



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III-खण्ड 4
PART III-Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 89]
No. 89]

नई दिल्ली, बुधवार, अप्रैल 18, 2007/चैत्र 28, 1929
NEW DELHI, WEDNESDAY, APRIL 18, 2007/CHAITRA 28, 1929

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 17 अप्रैल, 2007

सं. टीएएमपी/21/2006-सीसीटीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रस्तुत सविनयों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड से इसकी दत्त की मान के सम्मान्य संशोधन के प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/21/2006-सीसीटीएल

चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (सीसीटीएल)

उत्तरक

आदेश

(मार्च, 2007 के 28वें दिन पारित किया गया)

यह मामला चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) से इसकी दत्त की मान के सम्मान्य संशोधन के लिए प्रस्तुत प्रस्ताव से

संबंधित है।

2. सीसीटीएल के दरों के मान की पिछली बार समीक्षा और संशोधन मई, 2004 में किए गए थे। तत्कालीन विद्यमान द्वि-वर्षीय वैधता अवधि का अनुसरण करते हुए सीसीटीएल के दरों के मान की नई, 2006 में समीक्षा और संशोधन करना देय हो गए थे। सीसीटीएल ने अपने दिनांक 18 अप्रैल, 2006 के पत्र द्वारा अपना प्रस्ताव प्रस्तुत कर दिया था।

3.1. सीसीटीएल द्वारा अपने प्रस्ताव में उल्लिखित मुख्य मुद्दों का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) टर्मिनल की अभिकल्पित क्षमता 8,33,905 टीईयू है। सीसीटीएल ने अपनी क्षमता लगभग प्राप्त कर ली है, लेकिन यह अपनी प्रचालनात्मक दक्षता एवं क्षमता में सुधार लाने के लिए उपस्करों और भंडारण यार्ड को सुधारने/उन्नयन करने में अभी भी पूर्व-सक्रियता से निवेश कर रहा है।
- (ii) सीसीटीएल ने अपनी क्रेन उत्पादकता 2004 में 17.14 संचलन प्रति घंटा प्रति क्यूसी से बढ़ाकर 2006 की शुरुआत में 22 संचलन से अधिक कर ली है। सुधरी हुई क्रेन उत्पादकता निम्नलिखित है :-

	2004	2005	2006	2007	2008
सकल क्रेन दर (प्रति घंटा प्रति क्यू क्रेन संचलन)	17.14	18.10	23.00	24.00	25.00

- (iii) पोत का फेरा लगाने का समय भी 2004 में 1.32 दिन से घटकर 2006 में लगभग 0.9 दिन रह गया है।
- (iv) आयात कंटेनरों के ऑफ-डॉक सीएफएस तक 100% सामूहिक संचलन से आयात कंटेनरों के रुकने के समय में कमी होने के कारण यार्ड में भीड़-भाड़ लगभग पूर्णतया समाप्त हो जाएगी।
- (v) सीसीटीएल ने कतिपय प्रशुल्क मदों को पुनः संरचित करने तथा साथ ही नई प्रशुल्क मदों की शुरुआत करने का प्रस्ताव किया है, जो नए क्रियाकलापों की शुरुआत/परिवर्तनों के कारण आवश्यक हो गई हैं।
- (vi) सीसीटीएल के पास एक बहुत ही छोटा बैकयार्ड है तथा स्टोरेज यार्ड के आकार के कारण इसके प्रचालनों पर भारी दबाव पड़ता है। सीसीटीएल में आने वाले सामान्य आकार से बड़े आकार वाले कंटेनर (ओडीसी) समरूप वर्गीकरण के सामान्य कंटेनर से कहीं अधिक भू-स्लॉटों का अधिभोग करते हैं। अतः यह प्रस्तावित है कि ओडीसी के लिए भंडारण प्रभार संबंधित कंटेनर द्वारा अधिभोग किए गए भू-स्लॉटों की वास्तविक संख्या पर आधारित किए जाएं।
- (vii) 'मान्यताप्राप्त ग्राहक कार्यक्रम' की शुरुआत सीमाशुल्क विभाग द्वारा की जा रही है, जिसके द्वारा विभाग द्वारा 'मान्यता प्राप्त ग्राहकों' के रूप में पंजीकृत आयातक एक पृथक श्रेणी का निर्माण करेंगे, जिन्हें आश्चर्य सुविधाकरण उपलब्ध कराया जाएगा। सीमाशुल्क विभाग को आशा है कि इस उपाय से कार्गो के ठहरने के समय में तथा ऐसे आयातकों के लिए लेन-देन लागतों में भारी कमी आएगी। यह प्रस्ताव किया गया है कि 'मान्यताप्राप्त ग्राहक कार्यक्रम' के अंतर्गत कंटेनरों, जो 3 दिनों के भीतर टर्मिनल से बाहर नहीं निकले हैं, को सीसीटीएल द्वारा सामान्य आयात स्टेकिंग क्षेत्र में अंतरित कर दिया जाएगा तथा इस प्रकार अतिरिक्त लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ तथा/अथवा अंतरण प्रभार, जो भी लागू हों, प्रभारित किए जाएंगे।
- (viii) निर्यातक द्वारा कार्गो के धूम्रिकरण को सुकर बनाने के उद्देश्य से सीसीटीएल ने इन कंटेनरों के लिए विशेष भंडारण स्लॉट अनुमत किए हैं। सीसीटीएल प्रति (40') कंटेनर 2000/-रुपए प्रभारित कर रहा है, क्योंकि इस गतिविधि में रीफर प्लेटफार्म पर समर्पित स्लॉट आवंटित करना अंतर्ग्रस्त है ताकि निर्यातक का अभिकर्ता कंटेनरों को अंतरित करने तथा उसे भू-स्तर पर लाने की प्रतीक्षा किए बिना कंटेनर तक सहजता से पहुंच सके। सीसीटीएल का प्रस्ताव अब इस प्रभार को अन्य प्रशुल्क मदों के लिए प्रस्तावित सामान्य वृद्धि के समनुरूप 2000/-रुपए प्रति बाक्स से बढ़ाकर 2320/-रुपए प्रति बाक्स करने का है। इस सुविधा का स्वागत किया गया है तथा तम्बाकू निर्यात व्यापार जगत द्वारा इसकी काफी सराहना की गई है।
- (ix) टर्मिनल में लदान या उतराई के लिए आने वाले किसी अधोषित ओडीसी के लिए भू-स्लॉटों की संपूर्ण पूर्व-आयोजना एवं पुनर्गठन अपेक्षित होगा। अतः यह प्रस्ताव है कि खतरनाक कंटेनर की घोषणा न किए जाने के लिए वर्तमान में प्रयोज्य प्रभार के समरूप एक विशेष प्रभार अधोषित अधिक आकार वाले कंटेनरों पर भी प्रयोज्य किया जाए।
- (x) सीसीटीएल फोकलिफ्ट के प्रयोग द्वारा बिनो के प्रहस्तन के लिए 100/-रुपए प्रति बिन का एक बहुत ही नाममात्र का प्रहस्तन प्रभार प्रस्तावित किया गया है।
- (xi) चूंकि आईसीडी कंटेनरों का औसत रुकने का समय अब 4 दिन से कम हो गया है, वर्तमान में अनुमत 15 निःशुल्क दिवस बहुत अधिक प्रतीत होते हैं। अतः आईसीडी निःशुल्क दिवसों को 15 दिन से घटकर 10 दिन करने का प्रस्ताव है।
- (xii) सीसीटीएल ने अत्यधिक उग्र रूप से प्रशुल्क पूर्वानुमान की संपूर्ण अनुमानित अवधि में 12% की बाजार वृद्धि की परिकल्पना की है।

(xiii) केवाई प्लान पर दूसरे टर्मिनल के जनवरी 2008 में बालू होने की अपेक्षा है। यह अपेक्षा है कि वर्ष 2008 में, अगला नया टर्मिनल कुल उपलब्ध प्रमाणा के 30% का अभिप्रेक्षण करेगा। इसके परिणामस्वरूप, सीसीटीएल में प्रस्तावित घटकर 688520 टीईयू रह जाएगी। वर्ष 2009 में नए टर्मिनल का अंश बढ़कर 35% हो जाएगा तथा इसीलिए सीसीटीएल 716061 टीईयू की प्रमाणा हासिल कर लेगा।

(xiv) वर्ष 2006 के लिए औसत विनिमय दर 1 अमरीकी डॉलर = 44.50 रुपये अनुमानित की गई है।

3.2. तदनंतर, सीसीटीएल ने द्वितीय कंटेनर टर्मिनल के आरंभ की तिथि में परिपूर्ण तथा अप्रैल 2006 में अपने प्रमुख प्रस्ताव के प्रस्तुतीकरण के पश्चात समय के व्यपगत हो जाने के आधार पर दिनांक 31 अक्टूबर 2006 के अपने पत्र के तहत एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। सीसीटीएल ने अगस्त 2006 तक वास्तविक आंकड़ों को विचार में लेते हुए लागत विवरण भी अद्यतन कर लिए हैं।

3.3 सीसीटीएल का संशोधित प्रस्ताव इस प्रकार है :-

(i) इसने विद्यमान प्रमुख की तुलना में सभी प्रमुख मूल्यों पर 11% की वृद्धि का अनुरोध किया है (दिनांक 18 अप्रैल 2006 के अपने प्रस्ताव में इसने 18% की वृद्धि का अनुरोध किया था)।

(ii) टीईयू में कंटेनर यातायात से जुड़ी स्थिति निम्न प्रकार है :-

वर्ष	कंटेनर यातायात (संशोधित)(टीईयू)
2004	599980
2005	700107
2006	813291
2007 (अनुमानित)	914952
2008 (अनुमानित)	865521
2009 (अनुमानित)	749346

(iii) आयात तथा निर्यात कंटेनरों के संचालन के वास्तविक समय के आधार पर वर्ष 2006 से इस समय तक की बढ़कर 941720 टीईयू कर दिया गया है।

(iv) सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणों में क्या प्रतिबिम्बित वित्तीय स्थिति निम्न प्रकार है :-

(iv)		सीसीटीएस द्वारा प्रस्तुत संचायित आयों का विवरण। न केवल प्रस्तावित दरों पर		प्रस्तावित आय के प्रतिशत के रूप में निर्यात अतिरिक्त (+)/घटकर (-) (लाख रुपये)			
वर्ष	प्रस्तावित आय	निर्यात अतिरिक्त (+)/घटकर (-)	प्रस्तावित आय के प्रतिशत के रूप में निर्यात अतिरिक्त (+)/घटकर (-) (लाख रुपये)	वर्ष	प्रस्तावित आय	निर्यात अतिरिक्त (+)/घटकर (-)	प्रस्तावित आय के प्रतिशत के रूप में निर्यात अतिरिक्त (+)/घटकर (-) (लाख रुपये)
	विद्यमान दरों पर	प्रस्तावित दरों पर	विद्यमान दरों पर	प्रस्तावित दरों पर		विद्यमान दरों पर	प्रस्तावित दरों पर
1.	2004	17409	17409	389	389	2.23%	2.23%
2.	2005	18756	18756	(60)	(60)	-0.32%	-0.32%
3.	2006	21114	21114	167	167	0.79%	0.79%
	जोड़	57279	57279	496	496	*0.87%	*0.87%
4.	2007	22768	25272	(276)	1475	-1.21%	5.83%
5.	2008	21478	23545	(1352)	296	-6.29%	1.24%
6.	2009	18522	20562	(3485)	(2047)	-18.82%	-9.94%
	जोड़	62708	66704	(5113)	(276)	*-8.15%	*-0.40%

* औसत

4.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रियाविधि के अनुसार, सम्बंधक व्यौरों सहित प्रस्ताव, संबंधित प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। मूल प्रस्ताव पर प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां पुनः जानकारी के रूप में सीसीटीएल को अग्रेषित की गई थीं। सीसीटीएल ने प्रयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों के उत्तर भी दे दिए हैं।

4.2. सीसीटीएल का संशोधित प्रस्ताव सीएचपीटी तथा प्रयोक्ताओं को भी हमारे दिनांक 6 नवम्बर 2006 के पत्र द्वारा परिचालित किया गया था। प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां पुनः जानकारी के रूप में सीसीटीएल को अग्रेषित की गई थीं। सीसीटीएल ने प्रयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों के उत्तर भी दे दिए हैं।

5.1. प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर सीसीटीएल से हमारे दिनांक 18 सितम्बर, 2006 के पत्र के तहत विभिन्न मुद्दों पर निम्न जानकारी/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया। सीसीटीएल ने दिनांक 27 अक्तूबर, 2006 के पत्र के तहत अपना उत्तर दे दिया है। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न तथा सीसीटीएल द्वारा दिए गए उत्तर नीचे सारणीबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं० टीएएमपी द्वारा पूछे गए प्रश्न

सीसीटीएल द्वारा दिए गए उत्तर

(क) सामान्य :-

(i) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यह निर्धारित किया गया है कि प्रशुल्क उत्पादकता के न्यूनतम स्तरों के साथ संबद्ध होना चाहिए। कृपया, उत्पादकता के उन न्यूनतम स्तरों को निर्दिष्ट करें जिन्हें संबंधित प्रशुल्क मर्दों को शामिल करने वाली शर्तों के रूप में दरों के मान में शामिल किया जाएगा।

पिछली प्रशुल्क समीक्षा के दौरान उत्पादकता वर्ष 2003 में प्रति क्रेन प्रति घंटा 17 संचलनों के दर से बढ़कर जनवरी से अगस्त, 2006 के दौरान प्रति क्रेन प्रति घंटा 21 संचलन हो गई है। सीसीटीएल का प्रस्ताव वर्ष 2007 में प्रति क्रेन प्रति घंटा 22 संचलनों, वर्ष 2008 में 23.50 संचलनों प्रति क्रेन तथा वर्ष 2009 में प्रति घंटा प्रति क्रेन 25 संचलनों की उत्पादकता पर दरों के संशोधित मान के लिए उत्पादकता के न्यूनतम स्तरों को संशोधित करने का है।

औसत सकल क्रेन दर का परिकलन पुरानी क्रेनों के लिए क्रेन उत्पादकता का परिकलन वर्ष 2004 में 11 संचलन प्रति घंटा तथा वर्ष 2006 में 12 संचलन प्रति घंटा मानकर किया जाता है। नई क्रेनों की उत्पादकता वर्ष 2004 में 19 संचलन प्रति घंटा तथा वर्ष 2006 में 23 संचलन प्रति घंटा थी।

प्रति घंटा 22 संचलनों की संशोधित औसत सकल क्रेन दर का परिकलन वर्ष 2007 से 2009 के दौरान पुरानी क्रेनों की उत्पादकता में आगे और संभावित गिरावट तथा वर्ष 2007 के दौरान एक नई क्रेन के वर्धन के कारण उच्चतर उत्पादकता को विचार में ले कर किया गया है।

(ii) कृपया, बताएं कि क्या संदर्भाधीन वर्तमान प्रशुल्क प्रस्ताव का निर्माण करते समय संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों से कोई विपथन हुआ है।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों से कोई विपथन नहीं किया गया है। तथापि, लागत मर्दों के लिए मूल्यवृद्धि का अनुमान भावी वर्षों में व्ययों के स्वरूप तथा प्रत्याशित वृद्धि के रुझानादी अनुमानों के कारण 4.5% से उच्चतर दरों पर लगाया गया है।

(iii) सीसीटीएल ने बताया है कि उसकी कीमत निर्धारण कार्य नीति लागत आधारित होने के अलावा निष्पादन आधारित है। कृपया, यूनिट कीमत पर निष्पादन में प्रत्याशित सुधार के प्रभाव को दर्शाएं।

विगत अवधि में सीसीटीएल का बेहतर कार्यनिष्पादन समुचित रूप से आरंभन से प्रहस्तित प्रति टीईयू की अपेक्षित लागतों में प्रतिबिम्बित हुआ है। वर्धित उत्पादकता तथा प्रक्रिया सुधारों के परिणामस्वरूप ग्राहक को समग्र दक्षता लाभ प्राप्त हुए हैं। उत्पादकता लाभों के परिणामस्वरूप यानों का त्वरित क्रमावर्तन संभव हुआ है तथा प्रक्रिया सुधार विद्यमान अवसंरचना से प्रहस्तन किए जा रहे उच्चतर धूपुट में परिणामी हुए हैं। लागत से अधिक के दृष्टिकोण पर नियत प्रशुल्क से कुशलता लाभ प्रतिधारित नहीं रहते तथा स्वचलित ढंग से सीधे कीमत निर्धारण में अपवर्तित हो जाते हैं।

इसके अतिरिक्त प्रति यात्रा अप्रत्यक्ष लागत बचत नीचे दर्शाई गई है:-

1800 कंटेनरों की प्रति यात्रा संचलन गणना तथा नौकर्षण द्वारा 2.5 की क्रेन सघनता को सुकर बनाते हुए प्रति क्रेन प्रति घंटा 18 संचलनों की दर पर यान को वांछित विनियम पूरा करने के लिए गोदी में 40 घंटे रुकना पड़ेगा। उसी संचलन गणना तथा क्रेन सघनता के साथ प्रति क्रेन प्रति घंटा 22 संचलनों की दर पर यान को वहां केवल लगभग 32 घंटे रुकना पड़ेगा, जिससे नौवहन लाइन पर चार्टर किराए, बंकर लागतों तथा गोदी किराया प्रभारों पर प्रति यात्रा 8 घंटे की बचत होती है। इस प्रकार के विनियम के लिए विशिष्ट लगभग 22500 जीटी के यान को परिकल्पित करते हुए प्रति वर्ष (52 यात्राएं) नौवहन लाइन को उपाजित बचत के ब्योरे नीचे दिए गए हैं :-

लागत शीर्ष	प्रति घंटा दर (अमरीकी डालर)	प्रति क्रेन/घंटा 18 संचलनों तथा 22 संचलनों के बीच बचत	
		प्रति यात्रा (अमरीकी डालर)	प्रति वर्ष (अमरीकी डालर)
चार्टर किराया	1,250	10,000	5,20,000
बंकर लागत	875	7,000	3,64,000

(175 बालर/ टन पर 5 टन गोदी किराया (0.00289/ आरटी/घंटा) कुल बचत	85	520	27,040
		17,520	9,11,040

उक्त अनुमानित परिकलन के आधार पर सीसीटीएल के ग्राहक के लिए लागत बचत निम्न प्रकार होगी :-

विनिमय किया गया कंटेनर	1800 नग
विनिमय किए गए टीईयू 2430 नग	
अनुमानित लागत बचत प्रति यंत्रा	8,00,000/-रुपए
सीसीटीएल में प्रति टीईयू बचत	330/-रुपए
राजस्व के प्रतिशत के रूप में	12%

इससे स्पष्ट प्रदर्शित होता है कि सीसीटीएल द्वारा प्रस्तावित कीमत वृद्धि से नौवहन लाइन पर, जो हमारा प्रत्यक्ष ग्राहक है, कोई परिणामी अतिरिक्त भार नहीं पड़ेगा। बदले में कारोबार कीमत निर्धारण नौवहन सेवाओं की मांग एवं आपूर्ति की अंतर्राष्ट्रीय बाजार शक्तियों के अध्याधीन है। सीसीटीएल में प्रचालनों के आरंभ से, चेन्नई पत्तन में आने वाली सेवाओं की संख्या वर्ष 2001 में 25 यान प्रति माह से बढ़कर वर्ष 2006 में 60 यान प्रति माह हो गई है। इस के परिणामस्वरूप विकल्पों में वृद्धि हुई है तथा परिणामस्वरूप समुद्री मार्ग दरों में प्रतिस्पर्धा आई है।

(iv) कृपया, लागत विवरण के निर्धारित प्रोफार्मा में जनवरी-अगस्त, 2006 के लिए वास्तविक यातायात तथा आय/व्यय का विवरण प्रस्तुत करें। जनवरी-अगस्त, 2006 के लेख आपके समदी लेखाकार द्वारा यथा प्रमाणित प्रस्तुत किए जाएंगे।

सीसीटीएल ने जनवरी, 2006 से अगस्त, 2006 तक वास्तविक आंकड़ों प्रस्तुत कर दिए हैं, जो समदी लेखाकार द्वारा प्रमाणित हैं। सीसीटीएल से पुष्टि की है कि इसके वर्ष 2006 के अनुमान अगस्त, 2006 तक वास्तविक आंकड़ों पर आधारित हैं तथा इसने आने वाले वर्षों के अनुमान में संशुद्ध परिवर्तन कर दिए हैं।

(ख) पहले दिए गए अनुमानों के साथ वास्तविक आंकड़ों की तुलना

(1) सीसीटीएल ने तकनीकी सेवा शुल्क के भुगतान के लिए वर्ष 2004 तथा 2005 के लिए 238 लाख रुपए तथा 276 लाख रुपए की राशि पर विचार किया है। मई, 2004 में प्रशुल्क संशोधन के प्रयोजनार्थ लागत मद के रूप में तकनीकी सेवाशुल्क के भुगतान की अनुमति नहीं दी गई। यह उल्लेखनीय है कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.2 में निर्धारित शर्तों के अध्याधीन पास-थ्रू के रूप में तकनीकी सेवाशुल्क की अनुस्यूयता 31 मार्च, 2005 को दिशानिर्देशों की अधिसूचना की तिथि से पूर्व-प्रभाव से प्रभावी हुई है।

31 मार्च, 2005 से पूर्व प्रशुल्क नियतन के लिए दिशानिर्देशों में व्यय के रूप में तकनीकी सेवा शुल्क को विशिष्ट रूप से अनुमत्त नहीं किया गया था। यह तथ्य कि संशोधित दिशानिर्देश कतिपय शर्तों के अध्याधीन तकनीकी सेवाशुल्क को अनुस्यूय व्यय के रूप में अनुमत करते हैं, पास-थ्रू के रूप में तकनीकी सेवाशुल्क को अनुमत करने के तर्क को दर्शाते हैं। चूंकि, सीसीटीएल के मामले में संशोधित दिशानिर्देशों द्वारा यथा परिकल्पित आवश्यक शर्तें पूरी होती हैं, वर्ष 2004 तथा 2005 के दौरान अदा किए गए तकनीकी सेवाशुल्क को अनुस्यूय व्ययों के रूप में अनुमत करना चाहिए। चूंकि, व्यय पहले ही आबकर प्रधिकारियों द्वारा सुरक्षित दूरी के कठोर परीक्षण को पार कर चुका है, उसे एक पास-थ्रू के रूप में अनुमत कर दिया जाना चाहिए। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 1.4.2 के अनुसार फरवरी, 1998 में अपनाए गए पूर्ववर्ती दिशानिर्देश नए दिशानिर्देशों द्वारा अधिकमित हो गए हैं तथा इसलिए नए दिशानिर्देश के आधार पर नवीन तकनीकी सेवाशुल्क को वर्ष 2004 तथा 2005 के लिए पास-थ्रू लागत माना जाना चाहिए। आस्तियों के मूल्यहास के प्रयोजनार्थ दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार, प्राइवेट टर्मिनलों के मामले में मूल्यहास सीधी रेखा विधि पर कंपनी अधिनियम द्वारा स्वीकृत जीवन मानकों के साथ अथवा रियायत करार द्वारा निर्धारित मानदंडों के आधार पर, जो भी अधिक हो, स्वीकृत किया जाएगा। वर्तमान मामले में चूंकि कंपनी अधिनियम द्वारा विनिर्दिष्ट मानदंड उच्चतर है, किसी समायोजन की आवश्यकता नहीं है। यहां यह उल्लेखनीय है कि आरंभिक व्ययों को बटुटे खाते

(2) सीसीटीएल ने वर्ष 2004 तथा 2005 के लिए 233 लाख रुपए की राशि को आरंभिक व्यय के रूप में माना है। इस प्राधिकरण द्वारा पारित पूर्ववर्ती आदेशों में कथित कारणों से आरंभिक व्ययों को संपूर्ण परियोजना अवधि में विस्तारित किया गया था। संपूर्ण परियोजना अवधि में आरंभिक व्ययों को विस्तारित

करने के लिए किए गए निर्णय के समनुरूप वर्ष 2004 तथा 2005, प्रत्येक के लिए 38.28 लाख रुपए की राशि को मई, 2004 में सीसीटीएल प्रशुल्क की पिछली समीक्षा में आरंभिक एवं अपक्रेंट भुगतान के रूप में अनुमत किया गया।

डालने तथा कंपनी की नियत आस्तियों को बट्टे खाते डालने के लिए भिन्न-भिन्न तर्क नहीं दिए जा सकते।

- (3) सीसीटीएल ने क्षमता उपयोग के लिए समायोजित नियोजित पूंजी पर 15% प्रतिफल को विचार में लिया है। यहां यह उल्लेखनीय है कि सीसीटीएल के दरों के मान की मई, 2004 में की गई समीक्षा में क्षमता उपयोग के लिए समायोजित शेरधारक निधियों के 20% पर प्रतिफल अनुमत किया गया था। सीसीटीएल से अनुरोध है कि वह ऊपर किए गए अवलोकन के आधार पर अनुमानों की तुलना में वास्तविक आंकड़ों की तुलनात्मक स्थिति की समीक्षा करे तथा पुनरीक्षित स्थिति प्रस्तुत करे।

सीसीटीएल ने शेरधारक निधि पर 20% प्रतिफल का संशोधित परिकलन संशोधित प्रपत्र सं० 9 में प्रस्तुत कर दिया है।

खंड 2.13 के अनुसार, वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय, दोनों प्रकार के निष्पादन में 20% का अंतर होना चाहिए, ताकि प्रशुल्क संशोधित करते समय प्रतिसंतुलित करने हेतु विगत वर्षों में उपगत लाभ/हानियों को प्रतिसंतुलित किया जा सके। विगत समीक्षा अवधि के दौरान यह देखा गया कि भौतिक निष्पादन में अंतर 20% की निर्धारित सीमा के भीतर रहा तथा इसलिए विगत निष्पादन के कारण कोई समायोजन किए जाने की आवश्यकता नहीं है।

वर्ष 2004 तथा 2005 के लिए सीसीटीएल का क्षमता उपयोग 85% से अधिक है तथा इसलिए यह पूर्ण प्रतिफल के लिए अर्हक है। यदि वित्तीय निष्पादन पर भी पृथक् से विचार किया जाए तो आधिक्य वित्तीय प्रतिफल अनुमानों की तुलना में निर्धारित 20% से अधिक नहीं है।

- (4) इस प्राधिकरण ने दिनांक 4 मई, 2004 के अपने आदेश में वर्ष 2004 तथा 2005 के लिए नवम्बर, 2003 में 17% की वृद्धि के साथ नियत अंतरिम प्रशुल्क की अनुमति जारी रखी। तथापि, कंटेनर भंडारण प्रभारों में 100% वृद्धि, खतरनाक कंटेनरों के भंडारण में 25% वृद्धि तथा पोतांतरण प्रहस्तन प्रभारों में 10% की वृद्धि मई, 2004 में अनुमत की गई। सीसीटीएल से अनुरोध है कि वह मई, 2004 में अनुमत उपरोक्त वृद्धियों के संदर्भ में अनुमानित आय को अद्यतन करे तथा अनुमानों की तुलना में वास्तविक आंकड़ों की संशोधित तुलनात्मक स्थिति प्रस्तुत करे।

प्रशुल्क में वृद्धि के प्रभाव को 2004 तक तथा 2005 के वास्तविक लेखापरीक्षित परिणामों में पहले ही अपवर्तित किया गया है। अनुमानों की तुलना में वास्तविक आंकड़े इन कार्यकलापों के लिए अर्जित वास्तविक राजस्व पर आधारित हैं। यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि नवम्बर, 2003 में जहाजी कुली प्रशुल्क में 17% की वृद्धि तथा भंडारण दरों में वृद्धि के बावजूद, सीसीटीएल के लिए प्रति टीईयू निवल वसूलियों में वर्ष 2005 तथा 2006 में केवल 2% की वृद्धि हुई है, जिसका कारण प्रतिकूल कार्यों मिश्र कंटेनरों की संख्या में 40' कंटेनरों की अधिक संख्या तथा सीसीटीएल में कुशल प्रचालनों के कारण टर्मिनल से बक्सों की अपेक्षाकृत तीव्र निकासी के कारण परिणामी निम्नतर भंडारण आय है। इससे यह स्पष्टतया प्रदर्शित होता है कि सीसीटीएल से कारोबार की प्रति टीईयू लागत में वर्ष 2003 से कारोबार की प्रति टीईयू लागत में वर्ष 2003 से अत्यधिक सीमांतिक वृद्धि हुई है।

(ग) वित्तीय/लागत विवरण :

(1) क्षमता

- (i) सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत क्षमता परिकलन यार्ड क्षमता या क्वे क्रेन क्षमता, जो भी निम्नतर हो, पर निर्भर है। पुनः यार्ड क्षमता 'भू-स्लॉटों', 'स्टैक की ऊंचाई', 'उपयोग', 'घरम आवश्यकता के समय' तथा 'ठहराव दिवसों' पर निर्भर है। इस संदर्भ में कृपया बताएं कि मिश्र भू-स्लॉटों, मिश्र स्टैक ऊंचाइयों तथा उपयोग की मिश्र प्रतिशतता अपनाने का क्या कारण है। 120% घरम आवश्यकता के अपवर्तन को विचार में लेने का आधार भी बताएं।

प्रत्येक प्रकार के कंटेनर के लिए आवंटित किए जाने वाले भू-स्लॉटों का निर्धारण आयात/निर्यात अनुपात तथा कंटेनरों की इन श्रेणियों में से प्रत्येक के ठहराव के समय के आधार पर किया जाता है। चूंकि, आयात/निर्यात अनुपात लगभग 52%/48% है, जबकि निर्यात कंटेनरों के लिए 5.75 दिनों के ठहराव समय की तुलना में आयातों के लिए ठहराव समय केवल लगभग 2.5 दिन है, इस विशिष्ट प्रमात्र मिश्र की व्यवस्था करने के उद्देश्य से आयात कंटेनरों की तुलना में निर्यात कंटेनरों को अधिक भू-स्लॉट आवंटित करने पड़ते हैं।

स्टैक की ऊंचाई यार्ड की भार सघनता पर निर्भर करती है। यार्ड के कुछ भागों में केवल 3-उच्च वाली स्टैकिंग की ही क्षमता है।

स्टैक उपयोगिता यार्ड की पूर्ण क्षमता तक विशिष्ट प्रकार के कंटेनरों का भंडारण करने की क्षमता द्वारा अभिशासित है। ऐसा खतरनाक कंटेनरों के साथ आईएमओ द्वारा यथा निर्धारित पृथक्करण अपेक्षाओं का अनुरक्षण करने के उद्देश्य से तथा कार्यों के मानक आईएसओ आयामों को पार करने के कारण ओडीसी कंटेनरों के बारे में संभव नहीं है, जो संलग्न भू-स्लॉटों का प्रयोग करने में परिणामी असमर्थता के कारण निम्न स्टैक उपयोगिता में परिणामी होता है। अतः

इन कंटेनरों की स्टैक उपयोगिता सामान्य कंटेनरों की तुलना में काफी कमतर है, जिनके बारे में मानक 85% उपयोगिता कारक को विचार में लिया जाता है।

यार्ड स्थान के लिए अचानक मांग हेतु चरम आवश्यकता के समय के कारक को भी निम्न के कारण ध्यान में रखा गया है :-

(क) अपने आयोजित कार्यों में यानों का आगमन, जिसके लिए अतिरिक्त आयात एवं निर्यात कंटेनर भंडारण स्थान की आवश्यकता अंतर्हित है।

(ख) कंटेनर प्रमात्रा में मौसमी परिवर्तनों के कारण।

जनवरी से सितम्बर 2006 की अवधि के लिए औसत चरम सीमा यार्ड वस्तु-सूची दर्शाती है कि 120% चरम आवश्यकता कारक का आंकड़ा विगत नौ महीनों के दौरान अवलोकित वास्तविक चरम आवश्यकता की तुलना में अत्यंत रुढ़िवादी है। जुलाई 2006 के उस विशिष्ट दिन निम्नतम चरम आवश्यकता 127% है। हमें यार्ड के भीतर ही अतिरिक्त अंतरण का सहारा लेकर 120% से अधिक की चरम आवश्यकता का प्रबंधन करना पड़ता है।

(ii) यार्ड क्षमता के परिकलन के संदर्भ में कृपया निम्न को स्पष्ट करें :-

(क) सीसीटीएल ने बताया है कि यह भंडारण यार्ड (अहाते) की प्रचालनात्मक कुशलता तथा क्षमता में सुधार करने के लिए इसकी पुनर्सज्जा/उन्नयन में निवेश कर रहा है। कृपया, सूचित करें कि भंडारण अहाते की पुनर्सज्जा/उन्नयन को किस प्रकार यार्ड क्षमता के निर्धारण में अपवर्तित किया गया है।

सीएचपीटी से अधिग्रहीत यार्ड में कुल 3,546 मू-स्लॉट थे तथा यह केवल 3-उच्च स्टेकिंग में ही संक्रम था, जबकि संपूर्ण पुनर्सज्जा के पश्चात ही (पुराने आयात सीएफएस द्वारा अधिभुक्त क्षोत्र सहित) यार्ड में 3960 मू-स्लॉट होंगे, जो 4-उच्च स्टेकिंग में संक्रम होंगे। इस प्रकार यार्ड की क्षमता पुनर्सज्जा के एक बार पूर्ण हो जाने पर 675,600 टीईयू प्रति वर्ष से बढ़कर 941,720 टीईयू हो जाएगी।

वर्ष 2005 के दौरान सीसीटीएल ने 1026 मू-स्लॉटों की पुनर्सज्जा पूर्ण कर ली, जिससे यह यार्ड वर्ष 2006 में अपनी क्षमता को 823,509 टीईयू से बढ़ाकर 862,978 टीईयू करने में समर्थ हो गया, जिसका कारण इन मू-स्लॉटों के 4 तक की ऊंचाई तक प्रयोग किए जाने योग्य हो जाना था। वर्ष 2006 में सीसीटीएल ने 432 मू-स्लॉटों की पुनर्सज्जा पूर्ण कर ली तथा वर्षान्त तक यह अन्य 228 मू-स्लॉटों की पुनर्सज्जा पूर्ण कर लेगा। इससे सीसीटीएल की यार्ड क्षमता वर्ष 2007 में बढ़कर 918,650 टीईयू हो जाएगी। वर्ष 2007 में सीएचपीटी से अभी अधिग्रहीत किए जाने वाले तथा अभी पुनर्सज्जित किए जाने वाले (384 मू-स्लॉट) पूर्ण किए जाएंगे। इससे वर्ष 2008 में उपलब्ध यार्ड क्षमता 918,650 टीईयू हो जाएगी।

इस प्रकार सीएचपीटी से अधिग्रहण के समय 675,600 टीईयू प्रति वर्ष की यार्ड क्षमता वर्ष 2007 में पुनर्सज्जा के पूर्ण हो जाने पर 941,720 टीईयू हो जाएगी। वर्ष 2007 तथा 2008 के दौरान उद्भूत होने वाली प्रमात्रा वृद्धि के प्रहस्तन के लिए यह निवेश नितांत आवश्यक है।

(ख) अभिकल्प क्षमता को क्षमता पर निर्भर है, जैसा कि सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत परिकलनों से देखा जा सकता है। इस संबंध में यह देखा गया है कि सीसीटीएल ने अपनी क्रेन उत्पादकता में सुधार होने का अनुमान लगाया है, जो वर्ष 2004 में प्रति घंटा प्रति क्रेन 17.14 संघलनों से बढ़कर वर्ष 2008 में प्रति घंटा प्रति क्रेन 25 संघलन हो जाएगी। तथापि, क्रेन क्षमता परिकलन दर्शाते हैं कि

टर्मिनल का गोदी अधिनोग 100% नहीं होता। इसलिए, क्रेन क्षमता तथा प्रतिवर्ष घंटों की कुल संख्या के आधार पर क्रेन उत्पादकता का परिकलन करना सही नहीं है।

क्रेन दर का परिकलन जहाज पर कार्य किए गए वास्तविक क्रेन घंटों तथा किए गए संघलनों के आधार पर किया जाता है। तथापि, नीका का प्रहस्तन करते समय सीसीटीएल में उतराई तथा लदान के लिए नौतल पर कंटेनरों के नौकर्षण तथा जहाज की लंबाई के कारण सभी नियोजित क्रेनों का समान विभाजन हासिल

सीसीटीएल द्वारा विभिन्न प्रकार की क्रेनों के लिए प्रति क्रेन प्रति घंटा केवल 6.94, 10.42 तथा 11.50 संचलनों पर ही विचार किया गया है। कृपया स्थिति को स्पष्ट करें तथा यदि आवश्यक हो तो क्षमता आकलन को संशोधित करें।

करना संभव नहीं है। इसके अतिरिक्त, गियर्ड यान भी टर्मिनल में आते हैं, जो निम्नतर उत्पादकता दरों में परिणामी होते हैं, क्योंकि क्रेन को जहाजों के गियर के दोनों ओर स्टैकों पर संचलन करते समय ऊपर उठना पड़ता है। इस प्रकार क्रेन दर का परिकलन किसी जहाज पर क्रेन के नियोजित किए जाने के दौरान जहाज पर नीतल पर लादे गए/उतारे गए बाक्सों की वास्तविक संख्या के आधार पर ही किया जाता है।

क्रेन को निरंतर नियोजित नहीं किया जा सकता, क्योंकि यान का आगमन तथा प्रस्थान शिपिंग लाइनों की गोदी अनुसूची द्वारा शासित होता है। वर्धित क्रेन उत्पादकता अनिवार्यतः गोदी पर यान के क्रमावर्तन समय को कम कर देती है, जिससे चेन्नई तक/से कंटेनरों के संवहन की समग्र लागत कम हो जाती है, जैसाकि ऊपर मद 3 में स्पष्ट किया गया है।

इस प्रकार क्रेन उत्पादकता का हमारा परिकलन उद्योग मानकों के समनुरूप है तथा उसमें संशोधन किया जाना आवश्यक नहीं है।

(ग) वर्ष 2006 के लिए अनुमानित कंटेनर यातायात का प्रहस्तन 7 क्वे क्रेनों की सहायता से प्रहस्तित किया जाना प्रस्तावित है; वर्ष 2006 से 2009 के लिए कंटेनर यातायात अनुमानों में वर्ष 2007 को छोड़कर सभी वर्षों में अधोमुखी रुझान प्रस्तावित है। इस परिदृश्य में, सीसीटीएल ने एक क्रेन की अधिप्राप्ति हेतु वर्ष 2007 के उत्तरार्ध में 31.58 करोड़ रुपए के निवेश का अनुमान लगाया है। इसके अतिरिक्त, वर्ष 2009 के दौरान क्रेन की अधिप्राप्ति में निवेश किए जाने हेतु 23.55 करोड़ रुपए की अतिरिक्त राशि का निवेश प्रस्तावित है। हालांकि वर्ष 2007 में क्रेन के वर्धन को सीसीटीएल ने क्षमता परिकलन में विचार में ले लिया है, वर्ष 2009 में प्रस्तावित वर्धन को क्षमता अनुमान में शामिल नहीं किया गया है। कृपया स्थिति की समीक्षा करें तथा टर्मिनल की अभिकल्प क्षमता को संशोधित करें।

वर्ष 2007 में क्वे क्रेन के वर्धन पर सीएचपीटी से अधिग्रहीत कंटेनरों पर हासिल निम्न उत्पादकता तथा चेन्नई में दूसरे टर्मिनल के चालू हो जाने पर वर्ष 2008 के उत्तरार्ध तक प्रत्याशित प्रमात्राओं के प्रहस्तन की आवश्यकता के कारण विचार किया गया है। वर्ष 2007 में सीसीटीएल में प्रहस्तन की जाने वाली 915000 टीईयू की अनुमत प्रमात्रा का प्रहस्तन केवल एक नई क्वे क्रेन का वर्धन करके ही किया जा सकता है।

यह क्रेन पुरानी क्वे क्रेन के पुराने हो जाने तथा परिणामस्वरूप कुशलता एवं विश्वसनीयता में कमी हो जाने के कारण प्रत्याशित निम्न निष्पादन के लिए उत्तरोत्तर वर्धनात्मक क्षतिपूर्ति करेगी।

	कार्य किए गए घंटे	किए गए संचलन	उत्पादकता
सीसीटीएल - नई क्वे क्रेन	19,636	429,397	21.90
सीएचपीटी - पुरानी क्वे क्रेन	2,905	3,556	12.14

जनवरी से सितम्बर, 2006 के दौरान नई क्वे क्रेन तथा पुरानी सीएचपीटी क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन की गई प्रमात्रा प्रदर्शित करती है कि पुरानी क्वे क्रेनें टर्मिनल की समग्र उत्पादकता को प्रभावित कर रही हैं। नई क्रेन हमें उत्पादकता संख्या में वांछित वृद्धि हासिल करने में सहायता करेगी।

वर्ष 2007 तथा 2008 के दौरान उच्चतर अनुमानित यातायात हासिल करने के उद्देश्य से गोदी अधिभोग को बढ़ाया जाना होगा। इससे सभी उपलब्ध क्वे क्रेनों का वर्धित उपयोग आवश्यक होगा। साथ ही पुरानी क्वे क्रेनों की बढ़ी हुई अनुरक्षण की आवश्यकता की पूर्ति हेतु तथा चरम आवश्यकता के प्रहस्तन में समर्थ बनने हेतु अतिरिक्त क्रेन युक्तिसंगत है। यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि नई क्वे क्रेन से भी वर्ष 2007 से 2009 के दौरान क्वे स्थल पर उपकरण का उपयोग 60% से काफी अधिक होगा।

दो पुरानी क्वे क्रेनों की वय पहले ही 16 वर्ष पूर्ण हो चुकी है तथा वे समाप्ति की ओर अग्रसर हैं। साथ ही, वर्ष 2010 में 2 पुरानी क्वे क्रेनें बेकार हो जाएंगी, सीसीटीएल के पास वस्तुतः केवल 6 क्वे क्रेनें होगी, जो चेन्नई में प्रचालनरत द्वितीय टर्मिनल से तब प्रत्याशित प्रमात्रा का प्रहस्तन करने में सक्षम होगी। दो पुरानी क्वे क्रेनों द्वारा मिलकर वर्ष 2007 में लगभग 1,49,600 टीईयू का प्रहस्तन किए जाने की आशा है, जो वर्ष 2008 में और कम होकर 1,23,300

टीईयू हो जाएगी। ववे केन में इस वर्धन से टर्मिनल की क्षमता में वृद्धि होगी तथा यानों पर विश्वसनीय केनों के नियोजन में भी वृद्धि हो जाएगी, जिससे केन उत्पादकता में वृद्धि होगी, जिसके परिणामस्वरूप यान क्रमावर्तन समय में कमी आएगी तथा इस प्रकार हमारे ग्राहकों को पहले ही उपयुक्त हो रही बचत में वृद्धि होगी।

नई ववे केन के चालू होने के परिणामस्वरूप क्षमता में वृद्धि होगी, जैसाकि क्षमता उदाहरण में पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है। किन्तु सीएचपीटी से अधिग्रीहीत वर्तमान 4 आरटीजी की अवधि 2009 में पूरी हो जाएगी। अतः इन आरटीजी को अनिवार्यतः 2009 के आरंभ में प्रतिस्थापित किया जाना होगा। सीएचपीटी के साथ लाइसेंस करार की भी यह अपेक्षा है कि सभी आस्तियों को जीवन मानदंडों के पूर्ण हो जाने पर प्रतिस्थापित किया जाए। इस प्रतिस्थापन के परिणामस्वरूप क्षमता में कोई परिवर्तन नहीं होगा, क्योंकि क्षमता अवरोध यार्ड है तथा यार्ड उपकरण नहीं। साथ ही, संशोधित दिशानिर्देश के खंड 2.7.2 के अनुसार संपूर्ण पूंजीगत लागत अनुमत की जाएगी, यदि आस्ति का प्रतिस्थापन करार के अनुसार किया जाता है।

(2) वातावात :

- (i) देश में सामान्य आर्थिक वृद्धि तथा कंटेनर व्यापार में वृद्धि के रुझान की पृष्ठभूमि में वर्ष 2004 की तुलना में वर्ष 2005 में 17% वातायात वृद्धि को कम करके वर्ष 2006 से 2009 के लिए 12% की एक समान वातायात वृद्धि के कारण।

चेन्नई कंटेनर प्रमात्राओं में पिछले 4 वर्षों से लगभग 100,000 टीईयू प्रति वर्ष की औसत वृद्धि हो रही है, जिसमें संबंधित वर्षों में अंतर केवल सीमांतिय ही हैं। विगत चार वर्षों के दौरान संपूर्ण संख्या में वृद्धि संक्षेप में निम्न प्रकार है :-

वर्ष	प्रमात्रा	प्रमात्रा-टीईयू 000'
		विगत वर्ष की तुलना में वृद्धि
2002	396	44
2003	493	97
2004	600	107
2005	700	100

इसे ध्यान में रखते हुए, वर्तमान प्रमात्रा वृद्धि 2007 में 1,02,000 टीईयू 2008 में 1,14,000 टीईयू तथा 2007 में 124,000 टीईयू मानी गई है। यह स्वयं में ही एक अधिक अभिवृद्धि अनुमान है। वर्षभर औसत वृद्धि दर मूल प्रस्ताव में 12% से बढ़ाकर 2007 एवं 2008 में 12.5% तथा 2009 के लिए 12% की गई है। वर्ष 2006 में हासिल कहीं अधिक उच्चतर आधार को देखते हुए यह वस्तुतः एक बहुत अधिक वृद्धि अनुमान है।

आगे यह मानना चाहिए कि बढ़ती आधार संख्या से वृद्धि की प्रतिशतता में गिरावट जारी रहेगी।

- (ii) कंपया, सीसीटीएल द्वारा यथा अनुमानित पहली जनवरी, 2008 तक सीएचपीटी में द्वितीय टर्मिनल के सूचित आरंभ के कारण वर्ष 2008 तथा 2009 में क्रमशः 30% तथा 35% वातायात कमी के अनुमान के आधार को स्पष्ट करें।

हमने द्वितीय टर्मिनल के अंश को निम्न अनुमानों के आधार पर संशोधित करके वर्ष 2008 में 12% तथा वर्ष 2009 में 35% कर दिया है :-

यह माना गया है कि द्वितीय टर्मिनल वाणिज्यिक प्रचालन पहली जुलाई, 2008 से ही आरंभ करेगा। द्वितीय टर्मिनल के लिए वित्तीय बोली 11 सितम्बर, 2006 को खोली गई थी तथा पीएचए सिकाल को उच्चतम बोलीदाता घोषित किया गया। अतः अत्यंत सावधानीपूर्वक यह माना गया है कि द्वितीय टर्मिनल 22 महीनों के भीतर वाणिज्यिक प्रचालन आरंभ कर लेगा। यह भी सावधानीपूर्वक माना गया है कि द्वितीय टर्मिनल 2008 के उत्तरार्ध में 20,000 टीईयू प्रति माह का प्रहस्तन करेगा। वर्ष 2009 में द्वितीय टर्मिनल द्वारा कम से कम 35,000 टीईयू प्रति माह का प्रहस्तन किए जाने की आशा है।

निम्न कारणों से यह एक अत्यंत सावधानीपूर्वक लगाया गया अनुमान है:-

- (क) द्वितीय टर्मिनल आपरेटर सहजता से यान गियर का नियोजन कर के जुलाई, 2008 से काफी पहले वाणिज्यिक प्रचालन शुरू कर सकता है। संभवतः यह समझौता तिथि के 12 महीनों के भीतर प्रचालन आरंभ कर सकता है। अतः

वाणिज्यिक प्रचालनों के आरंभ के लिए 22 गज मानना प्रशुल्क प्रस्ताव में हमारे द्वारा लिया गया एक बहुत बड़ा जोखिम है।

(ख) चूंकि, प्रमात्रा चेंबर्ड में पहले ही उपलब्ध है तथा लाइनें पहले ही वेबर्ड कंटेनर टर्मिनल प्रा० लि० में आ रही हैं, द्वितीय टर्मिनल अपरेटर को कुछ संकाएँ आकृष्ट करने में अधिक प्रयास नहीं करना पड़ेगा, जिसके परिणामस्वरूप सहजता से 40,000 से 50,000 टोईयू के बीच की प्रमात्रा की कमी हो सकती है।

(ग) द्वितीय टर्मिनल अपरेटर की अक्रिय क्षमता सीसीटीएल से काफी अधिक होगी, जिससे वे नए ग्राहकों को आकृष्ट कर सकेंगे। उद्भवकारी कार्यों/कंटेनर के साझे हिटरलैंड के लिए भारी अतिरिक्त पत्तन क्षमता वाली प्रमात्राओं में संभावित गिरावट के कारण विस्तार में व्यापार निकायों के अवलोकनों के प्रत्युत्तर में हमारे पूर्ववर्ती प्रस्तुतिकरणों में दिए गए हैं।

(3) **प्रचालन आय :**

(क) इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए निर्धारित प्रारूपों के प्रपत्र 2 ख की टिप्पणी 3 में अपरेटर से यह अपेक्षा की गई है कि वह अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें। तथापि, सीसीटीएल द्वारा ऐसा कोई परिकलन प्रस्तुत नहीं किया गया है। कृपया, सीसीटीएल के विद्यमान दरों के मान पर तथा विचाराधीन सभी वर्षों के लिए दरों के मान पर प्रस्तावित दरों के मान पर अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन कंटेनर प्रहस्तन तथा भंडारण के लिए पृथक-पृथक प्रस्तुत करें।

(ख) सीसीटीएल ने आय अनुमान के लिए वर्ष 2006 के लिए तथा 2007 से 2009 की अवधि के लिए निम्न विनिमय दरें अनुमानित की हैं। यह उल्लेखनीय है कि मामले को अंतिम रूप देने के समय प्रवृत्त विनिमय दर को वर्ष 2006, 2007, 2008 तथा 2009 के लिए आय के अनुमान हेतु प्रयोज्य किया जाएगा। अनुमानों को वर्तमान प्रवृत्त विनिमय दर के संदर्भ में अद्यतन किया जाएगा।

(ग) दर में प्रस्तावित सामान्य वृद्धि के अलावा सीसीटीएल ने विभिन्न प्रचालनात्मक प्रक्रियाविधियों के यौक्तिकीकरण तथा कुछ नई सेवाओं/सुविधाओं की शुरुआत का प्रत्यक्ष भी किया है।

इन प्रस्तावों से प्रमुखता होने वाले वर्षवार अतिरिक्त राजस्व का आधार प्रमात्रात्मक परिकलन करें तथा सभी विचाराधीन वर्षों के लिए प्रस्तुत करें। आकलन के आधार को भी स्पष्ट करें।

वर्ष 2006 से 2009 के लिए सीसीटीएल के विद्यमान तथा प्रस्तावित दरों के मान पर अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन उपलब्ध करा दिया गया है।

सीसीटीएल लिए अपने विनिमय दर अनुमान को 44.50 रुपए से संशोधित करके 45.46 रुपए कर दिया है। वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए अनुमान 43.50 रुपए रखा गया है। यह प्रतिष्ठित अंतर्राष्ट्रीय बैंकों से प्राप्त प्रक्षेपणों पर आधारित है। यह मूल्यवर्द्धनकारी रुपए के वर्तमान रुझान के अनुरूप भी है। यह उल्लेखनीय है कि संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार आय का पूर्वानुमान डालर मूल्यवर्धित प्रशुल्क मदों से आय पर विदेशी मुद्रा के उतार-चढ़ाव के प्रभाव को ध्यान में रखकर किया जाना चाहिए। अतः वर्तमान प्रवृत्त विनिमय दर को ध्यान में लेना तथा प्रक्षेपित आय पर विदेशी मुद्रा उतार-चढ़ाव के प्रभाव को शामिल न करना स्वयं दिशानिर्देशों के विरुद्ध है। अतः सीसीटीएल ने आय अनुमान में विदेशी मुद्रा उतार-चढ़ाव के प्रभाव को नहीं शामिल किया है।

उसी मार्ग के लिए कट-ऑफ के बाद गेट इन

किसी विशिष्ट मार्ग के लिए कट ऑफ के पर्याप्त निर्यात कंटेनरों की स्वीकृति के लिए प्रभारों को केवल नियमितकरण हेतु एराओवर में जोड़ा गया है। वर्तमान में इस सेवा के लिए अनुप्रयुक्त प्रभार 877.50 रुपए है, जो टर्मिनल के भीतर अंतरण के लिए प्रभार के समान ही है, क्योंकि इन कंटेनरों को बफर स्टैक में उतारना पड़ता है तथा फिर थान के लिए नामित स्टैक में अंतरित करना पड़ता है। जिसमें टर्मिनल के भीतर ही अतिरिक्त अंतरण अंतर्ग्रस्त है। इस कार्यकलाप के लिए राजस्व पहले ही विगत वर्षों में भी उपार्जित हो रहा है तथा इसे भावी वर्षों में आय अनुमान के लिए शामिल किया गया है।

ओडीसी बक्सों की घोषणा न करना

घाट पर बिन बक्सों के संचलन के लिए फोर्क लिफ्ट प्रभार तथा बिन बक्सों का संचलन:-

इस के संबंध में अतिरिक्त राजस्व को राजस्व के ब्योरेवार परिकलन में प्रस्तुत किया गया है।

(4) प्रचालनात्मक लागत

सीसीटीएल ने प्रचालनात्मक लागत के अनुमान में मूल्यवृद्धि अपवर्तक के रूप में विभिन्न प्रतिशतताएं अपनाई हैं। जैसाकि हमने पहले ही पत्र सं० टीएमपी/95/2000- विविध, दिनांक 18 मई 2006 के तहत संसूचित किया है, लागत विवरण में व्यय अनुमानों के लिए 4.5% प्रतिवर्ष के मूल्यवृद्धि कारक पर विचार किया जाएगा।

सभी लागतों में वृद्धि केवल थोक मूल्य सूचकांक के आधार पर नहीं होगी। ऐसे विभिन्न अन्य कारक हैं, जो थोक मूल्य सूचकांक की तुलना में कहीं अधिक मूल्यवृद्धि में परिणामी होते हैं। कुछ लागत वृद्धियां मूल्यवृद्धि के कारक के रूप में तथा साथ ही उच्चतर व्यय के लिए वर्धित अपेक्षा के परिणामस्वरूप भी होती हैं। अतः सभी लागत मदों के लिए एकसमान मूल्यवृद्धि को हिसाब में लेना गलत होगा तथा प्राकृतिक न्याय के सिद्धांत के खिलाफ होगा। यदि थोक मूल्य सूचकांक से उच्चतर मूल्यवृद्धि अपेक्षित तथा न्यायोचित है तो उसे अनुमत किया जाना चाहिए। विभिन्न लागत मदों में वृद्धि के लिए ब्योरेवार औचित्य लागत के संदर्भ में प्रतिक्रियाओं में स्पष्ट किया गया है। वर्ष 2006-07 के दौरान सभी संशोधन अलग-अलग प्रयोज्यताओं के लिए वित्तीय वर्ष 2005-06 के लिए प्रकाशित थोक मूल्य सूचकांक पर विचार करना उचित नहीं है, जो अपने तीन वर्षों के लिए प्रशुल्क का अनुमान लगाएगा। सितम्बर 2006 तक प्रकाशित थोक मूल्य सूचकांक आंकड़े 5.5% की सीमा में मुद्रास्फीति में वृद्धि को निर्दिष्ट करते हैं। अतः उसके समनुरूप लागतों में संशुचित समायोजन किया जाना चाहिए।

(i) प्रचालनात्मक एवं प्रत्यक्ष श्रमिक :

वर्ष 2006 के लिए प्रति कर्मचारी औसत लागत वर्ष 2005 के लिए प्रति कर्मचारी औसत लागत का लगभग 111% होने का अनुमान है। इसी प्रकार, वर्ष 2009 तथा 2008 के लिए प्रति कर्मचारी औसत लागत में संबंधित विगत वर्षों की तुलना में लगभग 10% की वृद्धि होने का अनुमान है। वर्ष 2007 के लिए प्रति कर्मचारी औसत लागत के वर्ष 2007 में मजदूरी समझौता अपनाए जाने की प्रत्याशा में वर्ष 2006 के संगत आंकड़ों की तुलना में लगभग 21% की वृद्धि होने का अनुमान है। विचाराधीन सभी वर्षों के लिए ब्योरेवार परिकलनों के साथ प्रति कर्मचारी औसत लागत में अनुमानित वृद्धि का औचित्य बताएं।

वर्धित कर्मचारी संख्या पर आधारित प्रति कर्मचारी लागत का परिकलन करना सही नहीं होगा। वर्ष 2005 तथा 2006 के दौरान विभिन्न माहों में अतिरिक्त कार्यबल ने कार्यभार ग्रहण किया है, जिसके परिणामस्वरूप ये आंकड़े प्राप्त हुए हैं। श्रम समझौता तीन वर्ष के लिए है, जिसमें समझौता के प्रथम वर्ष में भारी वृद्धि हुई है। अगला समझौता 2007 की आरंभिक अवधि में किया जाना है, जिसमें उच्चतर वृद्धि अपेक्षित है। पिछले समझौते के प्रथम वर्ष में प्रथम वर्ष के लिए दी गई वृद्धि 42% थी। प्राधिकरण यह मानेगा कि कार्यक्रम व्यापार को अक्षयपूर्ण सेवा प्रदान करने में सर्वाधिक संवेदी घटक है तथा कुल लागतों की एक छोटी से प्रतिशतता है, अतः ये वैध वृद्धियां हैं तथा इन्हें बिना किसी कमी के अनुमत किया जाना चाहिए।

(ii) अनुरक्षण श्रमिक :

इसी प्रकार प्रति कर्मचारी औसत लागत में अनुमानित वृद्धि, जो वर्ष 2005 की तुलना में वर्ष 2006 में लगभग 19% तथा वर्ष 2007 से 2009 के लिए लगभग 14% प्रति वर्ष है, उसका सभी वर्षों के लिए ब्योरेवार परिकलनों सहित औचित्य बताएं।

प्रति कर्मचारी औसत लागतों का परिकलन करने के लिए वर्धित कर्मचारी संख्या पर विचार किए जाने के कारण यह अवधारणा गलत हो सकती है।

(iii) उपकरण संचालन लागत

(क) विद्युत लागत

(i) वर्ष 2005 में प्रति टीईयू विद्युत की खपत की तुलना में वर्ष 2006 से 2009 के लिए अनुमानित बिजली की प्रति टीईयू खपत में लगभग 36% की वृद्धि के कारण बताएं।

प्रति टीईयू बिजली की खपत में वर्ष 2005 में 7.38 यूनिट से बढ़कर वर्ष 2006 में 10.01 यूनिट की वृद्धि संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 तथा उसमें दर्शाए गए उदाहरण के समनुरूप पिछली प्रशुल्क अवधि में हासिल कुशलता लाभ को हिसाब में लेने के लिए है। प्रति टीईयू औसत खपत वर्ष 2003 में 13.22 यूनिट से घट कर वर्ष 2004 तथा 2005 में औसत 7.96 यूनिट हो गई है। अतः 50% कुशलता लाभ (13.22 के 50% में से 7.96 घटाकर) अर्थात् 2.63 यूनिट 2005 में हासिल 7.38 की औसत यूनिट खपत में वापस जोड़ दिए गए हैं। अतः प्रति टीईयू बिजली यूनिट को 10.01 रुपए का माना गया है।

सीसीटीएल ने कुशलता लाभों को विचार में लिया है जो वर्ष 2004 से 2006 में केवल उच्च निविष्टि लागत मदों अर्थात् बिजली के लिए ही आस्तिधों के कुशल उपयोग द्वारा लागत कमी में परिणामी हुई है। ऐसे अन्य क्षेत्र हैं जहां लागत कमियों का परिणाम प्रचालनों की निम्नतर यूनिट लागत है। कुशलताओं से लागत कमी के विशिष्ट पृथक्करण में कठिनाई के कारण सभी लागत कमियों को प्रस्ताव में शामिल नहीं किया गया है।

(ii) कृपया, वर्ष 2005 में बिजली की यूनिट लागत की तुलना में वर्ष 2006 के लिए अनुमानित बिजली की यूनिट लागत में लगभग 10% की वृद्धि के कारण स्पष्ट करें। सीसीटीएल ने अनुवर्ती वर्षों के लिए बिजली की यूनिट लागत का अनुमान लगाया है।

(iii) सीसीटीएल ने अपनी कुल विद्युत लागत के अनुमान में नियत लागत घटक पर भी विचार किया है। अनुमानित नियत प्रभारों का भाग बनने वाले संघटकों की सूची अनुमानित संयत प्रभारों के लिए औचित्य सहित सभी विचाराधीन वर्षों के लिए लागत विवरणों सहित बनाए। प्रदत्त/संदेय वास्तविक नियत प्रभारों का औचित्य दस्तावेजी प्रमाण के संदर्भ सहित बताएं।

(ख) ईंधन लागत :

(i) वर्ष 2005 के लिए यूनिट लागत की तुलना में वर्ष 2006 के लिए प्रति लिटर अनुमति यूनिट लागत में लगभग 10% की वृद्धि का कारण स्पष्ट करें।

(ग) मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत

(i) कृपया विचाराधीन सभी वर्षों के लिए उपकरणों तथा वैद्युत संस्थापनाओं की अनुमति, मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत का व्योरेवार परिकलन प्रस्तुत करें।

(iii) मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत के अनुमान में विभिन्न उपकरणों तथा वैद्युत संस्थापनाओं के लिए सकल ब्लॉक के प्रतिफल के रूप में भिन्न मूल्य अपनाने के पीछे तर्काधार को स्पष्ट करें तथा अलग-अलग अनुमानों का औचित्य वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में बताएं।

(iv) उपकरण किराया प्रभार

(क) वर्ष 2006 से 2009 के लिए अनुमानित उपकरण किराया प्रभारों के लिए परिकलन।

(ख) कै: दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित किराए पर लिए गए/किराए पर लिए जाने वाले प्रस्तावित उपकरणों की सूची

(ग) सीसीटीएल ने वर्ष 2007 के लिए 8.33 लाख टीईयू तथा वर्ष 2006 के लिए 7.16 लाख टीईयू के घटे हुए स्तर पर कैडमर यातायात का अनुमान लगाया है।

वर्ष 2003 के मध्य से बिजली की कीमत में कोई वृद्धि नहीं हुई है, जब बिजली की कीमत में 16% से अधिक की वृद्धि की गई थी। अतः हमें इस वर्षात तक अथवा 2007 की आरंभिक अवधि में उच्च कीमत वृद्धि की आशा है। चूंकि, यह कीमत वृद्धि 3 वर्ष से अधिक के अंतराल के पश्चात होगी, इसके 10% से अधिक होने की आशा है। हमने सावधानीपूर्वक वर्ष 2007 में 10% मूल्यवृद्धि पर विचार किया है। अनुवर्ती वर्ष के लिए मूल्यवृद्धि को संशोधित करके 4.5% किया गया है। चार वर्ष की अवधि में मूल्य वृद्धि प्रधिकरण द्वारा अपनाए जाने के लिए प्रस्तावित थोक मूल्य सूचकांक मानदंडों से कम है।

प्रस्ताव में विचार किए गए नियत प्रभारों में दो मदें निहित हैं :-

(क) बिजली विभाग को 597,775/- रुपए प्रति माह का नियत प्रभार संदेय है। अतः प्रतिवर्ष 72 लाख रुपए का नियत प्रभार संदेय है। सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत जून, 2006 का बिजली का बिल मांग खपत के लिए 5.67 लाख रुपए की राशि दर्शाता है।

कतिपय ऐसे बिजली प्रभार हैं जो प्रमात्रा वृद्धि से जुड़े हुए नहीं हैं। ये मुख्यतः यार्ड प्रकाशन के लिए हैं तथा प्रतिमाह औसत खपत 1,35,000 यूनिट है। 5.25 रुपए के वर्तमान यूनिट मूल्य पर यह 7.09 लाख रुपए प्रति माह बैठती है तथा इस प्रकार 85 लाख रुपए वार्षिक है। अतः कुल नियत लागत की राशि 157 लाख रुपए प्रति वर्ष है।

डीजल की कीमत में थोक मूल्य सूचकांक से कहीं अधिक वृद्धि हो रही है तथा यह वर्तमान वर्ष में पूरे समय समाचारों में रही है। वर्तमान कीमत पर भी डीजल अत्यधिक आर्थिक सहायता प्राप्त हैं। सीसीटीएल में वर्ष 2005 में डीजल की वास्तविक औसत अधिप्राप्ति लागत 30.04 रुपए प्रति लीटर थी तथा वर्ष 2006 में औसत डीजल लागत 35.00 रुपए प्रति लीटर की वर्तमान कीमत के आधार पर 34.00 रुपए होगी। यह 13% से अधिक की वृद्धि है। यह रुझान आगामी वर्षों में जारी रहेगा। अतः डीजल की यूनिट कीमत में 10% प्रतिवर्ष की वार्षिक वृद्धि युक्तिसंगत है।

मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत के लिए व्योरेवार परिकलन प्रस्तुत किया गया है। ये लागतें अगस्त, 2006 तक उपगत वास्तविक लागत के समनुरूप भी हैं।

विभिन्न प्रकार के उपकरणों से उपकरण के स्वरूप, उपकरण की वय तथा उपयोग की सीमा के आधार पर मरम्मत तथा अनुरक्षण पर विभिन्न लागत उपगत हुई। सामान्यतः क्यूसी तथा आरटीजी जैसे अति महंगे उपकरण से उपकरण के मूल्य के प्रतिशत के रूप में मरम्मत एवं अनुरक्षण पर निम्नतर लागत उपगत होगी। इन लागतों का अनुमान सीसीटीएल में उपगत वास्तविक लागत के आधार पर लगाया गया है तथा अगस्त, 2006 तक उपगत वास्तविक लागत के साथ अनुकूल रूप से तुलनीय है।

उपकरण किराया प्रभारों के परिकलन प्रस्तुत किए गए हैं। वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए उपकरण किराया प्रभार क्रमशः 10.43 करोड़ रुपए, 10.42 करोड़ रुपए तथा 9.63 करोड़ रुपए है।

किराए पर लिए गए उपकरणों की सूची संलग्न है। वर्ष 2006 में आईटीवी किराया प्रभार के लिए ली गई प्रति टीईयू औसत दर अगस्त, 2006 तक वास्तविक औसत दर का आधार है।

वर्ष 2007 में आईटीवी किराया प्रभारों के लिए विचार में ली गई मूल्यवृद्धि 15% है। यह 2006 तथा 2007 में उच्च डीजल मूल्यवृद्धि, पुराने आईटीवी के प्रतिस्थापन के कारण आईटीवी किराया दरों में प्रत्याशित वृद्धि तथा अतिरिक्त वदे

। इस संदर्भ में, संगत दो वर्षों के लिए उपकरण किराया प्रमारों के न्यूनाधिक समान स्तर पर अनुमानों के कारण स्पष्ट करें।

क्रेन की पूर्ति हेतु अतिरिक्त आईटीवी की आवश्यकता एवं अनेक सुरक्षा अपेक्षाओं यथा 24 घंटे हेडलाइट चालू रखना, प्रत्येक आईटीवी सविदाकार के लिए प्रत्येक पारी में एक पर्यवेक्षक पर जोर देना इत्यादि के क्रियान्वयन के कारण प्रचालनों की लागत में वृद्धि तथा आईटीवी/ट्रकों द्वारा संवाहित बोर्ड के भार को सौंभित करने के उच्चतम न्यायालय के आदेश के क्रियान्वयन के कारण है। हमें उसी प्रमात्रा के लिए अधिक आईटीवी के नियोजन के कारण 10% की वृद्धि तथा कमिस्त वृद्धि के कारण दरों में 5-7% की वृद्धि की आशा है (सविदाकारों द्वारा नियोजित की जाने वाली आईटीवी की संख्या में लगभग 15% की वृद्धि)। भावी वर्षों के लिए नाममात्र 5% प्रति वर्ष की मामूली वृद्धि पर विचार किया गया है। अनुमानित आईटीवी किराया लागत उस विशिष्ट वर्ष के लिए यातायात अनुमान पर तथा उस विशिष्ट वर्ष के लिए विचारित मूल्यवृद्धि पर आधारित है। इसके लिए परिकलन अन्य लागत परिकलनों के साथ संलग्न है।

(घ) लागत विवरण में आईटीवी किराया प्रमारों को प्रदत्त व्यवहार को स्पष्ट करें। अनुमानों का औचित्य दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित परिकलनों सहित बताएं।

अनुमान अगस्त, 2006 तक उपगत वास्तविक लागतों पर आधारित हैं।

(V) पट्टा किराया

ऐसा प्रतीत होता है कि सीएचपीटी ने माननीय मद्रास उच्च न्यायालय में मध्यस्थता पंचाट को चुनौती दी है। कृपया मामले की वर्तमान प्रास्थिति तथा न्यायालय द्वारा पारित अंतरिम आदेश, यदि कोई हो, उल्लेख करें। कृपया सीसीटीएल द्वारा पंचाट की तिथि के बाद सीएचपीटी को अदा किए गए पट्टा किराए, यदि कोई हो, की प्रमात्रा निर्दिष्ट करें।

सीएचपीटी ने मध्यस्थता पंचाट को आस्थगित करने के लिए मद्रास उच्च न्यायालय में आवेदन पत्र दायर किया है। आवेदन पत्र को उच्च न्यायालय द्वारा स्वीकार कर लिया गया है तथा अगली सुनवाई की तिथि 20 नवम्बर, 2006 है।

सीसीटीएल ने इसके द्वारा पूर्व में अदा की जा रही दर पर ही अगस्त, 2006 में पट्टा किराया अदा कर दिया है। 18 अगस्त, 2006 को इसने पट्टा किराया के रूप में 139.63 लाख रुपए की राशि अदा की है। यह वही राशि है, जो पिछले प्रशुल्क सुशोधन के दौरान लागत के रूप में अनुमत की गई थी।

यह उल्लेखनीय है कि सीएचपीटी ने 30 जून, 2006 की स्थिति के अनुसार पट्टा किराए की 165 मिलियन रुपए की राशि के लिए दावा किया है (2001 से 2006 के बीच अल्प भुगतान के लिए ब्याज को छोड़कर)। वर्ष 2007-09 की अवधि के बीच प्रत्येक वर्ष अतिरिक्त संदेय राशि 5 मिलियन रुपए होगी।

प्रतिकूल आदेश की स्थिति में, सीसीटीएल के पास भावी प्रशुल्क प्रस्तुतिकरण में भूतलक्षी प्रभाव से ऐसे व्यय का दावा करने का अधिकार प्रतिधारित है।

(vi) बीमा

सीसीटीएल ने अनुमानित बीमा लागत का कोई आधार प्रस्तुत नहीं किया है। बीमा कंपनी को किए गए वास्तविक भुगतान के संदर्भ में बीमा लागत के अनुमानों का औचित्य बताएं। बीमा कंपनी (कंपनियों) के साथ किए गए समझौते (करार) की प्रति प्रस्तुत करें।

बीमा लागत का परिकलन अन्य लागत परिकलनों के साथ संलग्न हैं। बीमा देयता वर्ष 2007 से 2009 के लिए 2.30, 2.33 तथा 2.42 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष बैठती है। पतन पैकेज बीमा की एक प्रति भी संलग्न है।

(vii) अन्य व्यय

(क) कृपया 'अन्य व्यय' के अंतर्गत विचारित मदों की सूची लागत विवरणों के साथ बनाएं।

(ख)(i) कृपया लैशिंग सविदा, सीएफएस एवं चैकर्स सविदा तथा विपणन व्ययों से जुड़ी लागत मदों के साथ लागत विवरण में किए गए संव्यवहार को स्पष्ट करें।

अन्य व्ययों में सविदा श्रम लागत, सुरक्षा लागत तथा सफाई एवं गृह अनुरक्षण लागत शामिल हैं।

लैशिंग एवं अन्य सविदा श्रम लागत अन्य व्ययों में शामिल है। विपणन व्यय सामान्य उपरिव्ययों में शामिल हैं।

(ii) अनुमानों के लिए परिकलनों द्वारा समर्थित दस्तावेजी साक्ष्य सहित लैशिंग सविदा दरों तथा सीएफएस एवं चैकर्स सविदा दरों के अनुमानों को वैधीकृत करें।

सविदा श्रम लागत के लिए दस्तावेजी प्रमाण भी प्रस्तुत किया गया है। उसके लिए परिकलन भी प्रस्तुत किया गया है।

- (iii) सीसीटीएल ने अनुमान लगाया है कि विपणन लागत में वर्ष 2006 में 8%, वर्ष 2007 में 10% तथा वर्ष 2008 एवं 2009 में 12% की वृद्धि होगी। यह उल्लेखनीय है कि प्रयोज्य वार्षिक मूल्यवृद्धि का अनुप्रयोग करके अनुमानों को संतुलित करना होगा, जैसाकि पहले ही कहा जा चुका है।

कोचीन, तृतीकोरिन तथा विशाखापत्तणम में टर्मिनल सुविधाओं के विस्तार के साथ युग्मित चैनल में द्वितीय टर्मिनल के चालू हो जाने की आयोजना से सीसीटीएल सुविधाओं तथा सेवाओं में टर्मिनल के समायोज्य प्रयोज्यताओं को विपणन के लिए अपेक्षाकृत अधिक व्यय की आवश्यकता होगी। इस सन्दर्भ में यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि एक प्रतिष्ठित अंतर्राष्ट्रीय नौवहन पत्रिका में एक पृष्ठ के विज्ञापन का खर्च 5 लाख रुपए है तथा स्थानीय नौवहन पत्रिका में प्रति पृष्ठ प्रकाशन पर 20,000 रुपए की लागत आती है। अंतर्राष्ट्रीय जलन एवं संचार क्षेत्र प्रदर्शनियों में सहभागिता से प्रति प्रदर्शनी 10 लाख रुपए की लागत आती है। चूंकि, टर्मिनल की सुविधाओं का विपणन अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर ही दिया जाना अपेक्षित है, विपणन व्यय में अनुमानित वृद्धि व्यापारिक तथा सहाय्यकारी है।

अनुमानित राशि की बजट व्यवस्था निम्न प्रकार है -

क्र०सं०	लागत शीर्ष	2006	2007	2008	2009
1.	मुद्रित विज्ञापन	1200000	1450000	1600000	1800000
2.	समारोह प्रयोजन	250000	250000	300000	400000
3.	व्यापार सम्मेलन तथा प्रदर्शनियां	1000000	950000	1200000	1200000
4.	उपहार, तोहफे इत्यादि	250000	250000	300000	300000
5.	ग्राहक बैठके सेवा शुभारंभ इत्यादि	300000	300000	200000	300000
	जोड़	3000000	3200000	3600000	4000000

अनुमानित राशि के आधार पर विपणन से प्रत्युत्पन्न प्रति टीईयू अतिरिक्त लागत निम्न प्रकार हैं -

वर्ष	विपणन लागत लाख रुपए	लागत/टीईयू रुपए	राजस्व का %
2006	30	3	0.001%
2007	32	3	0.001%
2008	36	4	0.001%
2009	40	5	0.001%

आवेदन पत्र में अनुमानित स्तरों पर प्रभावों को धारित रखने के लिए सीसीटीएल को उचित विपणन प्रयास करने होंगे। प्रस्तावित समस्त लागतें वैध व्यय हैं।

(viii) **तकनीकी सेवा शुल्क :**

कृपया 'सुरक्षित दूरी संबंध' के मानदंड का अनुप्रयोग करते हुए विचारधर्मी सभी वर्षों के लिए लागत विवरण में अनुमानित तकनीकी सेवा शुल्क की युक्तिसंगतता को सिद्ध करें, जैसाकि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.2 के अंतर्गत अपेक्षित है।

आयकर प्राधिकारियों ने केवल वित्तीय वर्ष 2002-03 तक की अंतरण कीमत निर्धारण का आकलन पूरा किया है। आयकर प्राधिकारियों ने ब्योरेवार संवीक्षा पूरी कर ली है तथा आकलन सुरक्षित दूरी लेनदेनों के कठोर परीक्षण से गुजरा है। चूंकि, तकनीकी शुल्क अदा करने के स्वरूप तथा आधार में अनुवर्ती वर्षों में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है, ऐसा कोई कारण नहीं है कि तकनीकी सेवा शुल्क को लेनदेन सुरक्षित दूरी संबंध न माना जाए। इसे दिशानिर्देशों के खंड 2.8.2 के अनुसार लागत के रूप में अनुमत किया जाना चाहिए।

(सीसीटीएल ने दिनांक 12 जनवरी, 2007 के अपने पत्र के तहत वित्तीय वर्ष 2003-04 के लिए 214.45 लाख रुपए के तकनीकी सेवा शुल्क के लिए आयकर आकलन आदेश प्रस्तुत किया है।)

(ix) **मूल्यहास :**

नियत आस्तियों के वर्धनों के बालू होने की सही तिथि तथा नियत आस्तियों को हटाने की तिथि के संबंध में पर्याप्त ब्योरो के अभाव में हम सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत मूल्यहास अनुरूपों की संवीक्षा करने में असमर्थ हैं। अतः सीसीटीएल से अनुरोध है कि वह संशोधित

सीसीटीएल ने विचारधर्मी सभी वर्षों के लिए वर्धनों की ब्योरेवार आस्तियार सूची तथा मूल्यहास का ब्योरेवार आस्तियार परिकलन प्रस्तुत किया है। चूंकि, आस्तियां किसी विशिष्ट वर्ष में विभिन्न समयों पर जुड़ जाती हैं, ऐसी आस्तियों के लिए मूल्यहास पर विचार वर्धन के वर्ष में केवल औसतन छः माह के लिए ही किया जाता है। तथापि, भारी मूल्य वर्धनों के लिए, मूल्यहास के परिकलन के

प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 को ध्यान में रखते हुए विचाराधीन सभी वर्षों के लिए अनुमानित मूल्यह्रास के लिए ब्योरेवार परिकलन प्रस्तुत करें। यथा मामला, कंपनी अधिनियम अथवा रियायत करार के उपबंधों का संदर्भ देते हुए अपनाई गई मूल्यह्रास की दरों को भी संसूचित करें।

प्रयोजनार्थ वर्धन के सटीक माह को विचार में लिया जाता है। मूल्यह्रास का परिकलन संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के आधार पर किया गया है।

(ख)(क)

उपरिव्यय

कृपया प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों के अंतर्गत विचारित व्यय मदों की सूची बनाएं।

प्रबंधन तथा प्रशासन स्टॉफ के वेतन पर इस शीर्ष के अंतर्गत विचार किया गया है।

(ख)

वर्ष 2006 के लिए अनुमानित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय वर्ष 2005 के लिए वास्तविक आंकड़ों की तुलना में लगभग 20% अधिक है। वर्ष 2007, 2008 तथा 2009 के लिए अनुमानित प्रबंधन एवं प्रशासनिक उपरिव्यय संबंधित विगत वर्षों के अनुमानित व्यय की तुलना में 12 से 14% अधिक है। कृपया अनुमानों का औचित्य बताएं।

वर्ष 2006 में उच्चतर वृद्धि जनशक्ति के वर्ष 2005 में 43 से बढ़कर वर्ष 2007 में 45 हो जाने के कारण है। वर्ष 2005 में इस शीर्ष के अंतर्गत व्यक्तियों की संख्या 33 थी तथा वर्ष 2006 में यह बढ़कर 43 हो गई है। वर्ष 2005 की तुलना में वर्ष 2006 में वृद्धि का सारांश निम्न प्रकार है—

	लाख रुपए
वर्ष 2005 के दौरान वास्तविक लागत	179
2006 के वेतन संशोधन के कारण वृद्धि	27
वर्ष 2006 के दौरान व्यक्तियों की संख्या में वृद्धि के कारण (संख्या में 10)	42
वर्ष 2006 के लिए अनुमान	248

यह वृद्धि वर्ष के दौरान हुई है तथा इसलिए इसकी पूर्ण लागत का प्रभाव वर्ष 2007 में प्रतिबिम्बित होगा।

यह भी लांगत में समग्र वृद्धि के कारण है। वेतन में वृद्धि 2007 से 2009 में 14% प्रति वर्ष मानी गई है। वर्ष 2006 में दी गई वास्तविक वृद्धि 15% है। उक्त सभी कारकों का संयोजन वर्धित सामान्य तथा प्रशासनिक जनशक्ति लागत में परिणामी हुआ है।

हमने पहले ही संवहन क्षेत्र में विगत दो वर्षों में प्रदत्त उच्चतर वृद्धि के समनुरूप थोक मूल्य सूचकांक मानदंडों के साथ तुलना की गई उच्चतर वृद्धि को न्यायोचित ठहराते हुए आवश्यक दस्तावेज प्रस्तुत कर दिए हैं। देश तथा विदेश में उपलब्ध विशाल अवसरों के दृष्टिगत कुशल जनशक्ति में प्रस्तावित वृद्धियों को अपवर्तित करना नितान्त अनिवार्य है। अवसंरचना क्षेत्र के खुलने तथा नए प्राइवेट कंटेनर टर्मिनलों के शुरू होने के कारण, प्रस्तावित वृद्धियां वर्तमान कार्यबल को बनाए रखने के लिए बिल्कुल न्यूनतम हैं। यदि निम्नतर वृद्धियां प्रदान की जाती हैं तो हम प्रतिस्पर्धा में प्रशिक्षित जनशक्ति खो देंगे तथा इसका सीसीटीएल में निष्पादन मानकों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।

(ग)(i)

सामान्य उपरिव्यय के अंतर्गत विचारित मदों की सूची बनाएं।

कृपया स्पष्ट करें कि 'सामान्य उपरिव्यय' किस प्रकार प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्ययों से भिन्न है।

सामान्य उपरिव्ययों में निम्न शामिल हैं—

- (क) संपत्ति व्यय
- (ख) सामान्य कार्यालय एवं संचार लागत
- (ग) यात्रा एवं आवास
- (घ) विपणन एवं संवर्धन
- (ङ) परामर्शी-एवं कानूनी प्रभार
- (च) सूचना प्रौद्योगिकी लागत

(ii)

ऐसा प्रतीत होता है कि सीसीटीएल ने वर्ष 2007 से 2008 के लिए सामान्य उपरिव्ययों का अनुमान संबंधित विगत वर्षों की तुलना में लगभग 6.5% का मूल्यवृद्धि कारक प्रयोज्य करते हुए लगाया है। यह उल्लेखनीय है कि अनुमानित सामान्य उपरिव्ययों को 4.5% के मूल्यवृद्धि अपवर्तन को प्रयोज्य करके संतुलित करना होगा, जैसाकि पहले भी बताया जा चुका है।

वर्ष 2006-07 के दौरान सभी संशोधन प्रयोज्यताओं के लिए वित्तीय वर्ष 2005-06 हेतु प्रकाशित थोक मूल्य सूचकांक पर विचार करना समुचित नहीं है, जिससे अगले तीन वर्षों के लिए प्रशुल्क का अनुमान समझा जाएगा। सितम्बर 2006 तक प्रकाशित थोक मूल्य सूचकांक आंकड़े मुद्रास्फीति को 5.5% की सीमा में निर्दिष्ट करते हैं। अतः उसके समनुरूप लागतों में समायोजन किया जाना चाहिए।

(xi) आरंभिक व्यय :

आरंभिक व्ययों को संपूर्ण परियोजना अवधि में विस्तारित करना होगा, जिसके कारण इस प्राधिकरण द्वारा पारित पूर्ववर्ती आदेशों में स्पष्ट किए जा चुके हैं। तथापि, सीसीटीएल ने भिन्न दृष्टिकोण अपनाया है। इसने वर्ष 2004 तथा 2005 के प्रत्येक वर्ष के लिए 233 लाख रुपए के आरंभिक व्ययों को बढ़ते खाते डाल दिया है तथा आरंभिक व्ययों की शेष राशि को 8 लाख रुपए प्रति वर्ष की दर से शेष परियोजना अवधि में विस्तारित कर दिया गया प्रतीत होता है। यह उल्लेखनीय है कि आरंभिक व्ययों को संपूर्ण परियोजना अवधि में विस्तारित किया जाएगा, जैसाकि इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही निर्णय लिया जा चुका है।

सीसीटीएल ने कंपनी अधिनियम द्वारा यथा अनुमत तथा इसके लेखापरीक्षित लेखों के आधार पर आरंभिक व्यय को बढ़ते खाते डालकर 2006 से 2009 के लिए अनुमानों को संशोधित किया है। अतः आरंभिक व्यय 2006 में पूर्णतया बढ़ते खाते में डाल दिए गए हैं। दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार, आस्तियों के मूल्यहास के प्रयोजनार्थ, निजी टर्मिनलों के मामले में मूल्यहास अनुमत किया जाएगा जो सीधी रेखा पर कंपनी अधिनियम द्वारा स्वीकृत जीवन मानदंडों के अनुसार या रियायत करार द्वारा निर्धारित जीवन मानदंडों पर आधारित होगा, जो भी उच्चतर हो। वर्तमान मामले में, चूंकि कंपनी अधिनियम द्वारा विनिर्दिष्ट मानदंड उच्चतर हैं, किसी समायोजन की आवश्यकता नहीं है। यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि आरंभिक व्ययों तथा कंपनी की अन्य नियत आस्तियों को बढ़ते खाते डालने के लिए भिन्न आधार नहीं लिया जा सकता।

आईसीआई द्वारा जारी 'निर्माणवधि के दौरान व्यय का संव्यवहार' संबंधी मार्गदर्शन टिप्पणी में इन व्ययों को 5 वर्ष की अवधि में बढ़ते खाते डालने की अनुशंसा की गई है। इसने आरंभिक व्ययों के मामले में 5 वर्षों की उच्चतर सीमा ली है। आईसीआई लेखाकरण उद्घोषणाओं के लिए भारत में सर्वोच्च निकाय है। संस्थान द्वारा अनुशंसित संव्यवहार न केवल लेखाकरण का आधार बनता है, बल्कि एकसमान तरीके से व्ययों का संव्यवहार भी सुनिश्चित करता है। विपथन के लिए ठोस आधार है, प्राधिकरण को लागत के संव्यवहार के लिए सामान्यतया स्वीकृत लेखाकरण सहित (जीएएपी) का अनुसरण करना चाहिए। यह सम्मत है कि आरंभिक व्यय परियोजना से संबंधित है, अतः उन्हें केवल लागत के रूप में अनुमत किया जाता है (किंतु लिए गए सांख्यिकी के लिए यही तर्क आधार नहीं हो सकता) तथा अनुमत किए जाने पर आरंभिक अवधि में प्रशुल्क पर भार निश्चित रूप से ऐसे व्ययों के लिए जीएएपी के प्रति संपूर्ण लाइसेंस अवधि से विस्तारित करने का आधार नहीं हो सकता।

5. वित्त एवं विविध व्यय :

अंत्य (टर्मिनल) मूल्य :

सीसीटीएल ने बताया है कि वर्ष 2009 तक सभी विद्यमान अथवा प्रस्तावित आस्तियों को लाइसेंस करार अवधि की समाप्ति से काफी पहले पूर्णतया बढ़ते खाते डाल दिया जाएगा तथा इसलिए सीसीटीएल को कोई अंत्य (टर्मिनल) लागत उपाजित नहीं होगा। यह उल्लेखनीय है कि रियायत करार में यह निर्धारित किया गया है कि लाइसेंस अवधि के समाप्त होने पर, सीसीटीएल कार्गो प्रहस्तन उपकरण को छोड़कर सीएचपीटी को टर्मिनल में विद्यमान संपूर्ण सुविधा 1.0 मिलियन अमरीकी डालर के प्रतिफल के एक्ज में अंतरित करने के लिए दायी होगा। रियायत करार में आगे यह उपवर्धित है कि यदि सीएचपीटी उपकरण को अधिग्रहीत करने का निर्णय लेता है तो वह 'सीधी रेखा विधि' से परिकलित मूल्यहास को घट्य कर प्रतिस्थापन लागत के आधार पर किसी स्वतंत्र मूल्यांकनकर्ता द्वारा यथा निर्धारित उपकरण का मूल्य सीसीटीएल को अदा करेगा। 1.0 मिलियन अमरीकी डालर तथा 30वें वर्ष में उपकरण के 59.90 करोड़ रुपए के यही मूल्य को सीसीटीएल द्वारा लाइसेंस अवधि के अंत में सीसीटीएल द्वारा प्राप्य पृथक्करण भुगतान के रूप में विचार में लिया गया। 12% की दर पर बढ़ता प्रदान करते हुए इस प्राप्ति को परियोजना की संपूर्ण अवधि में वार्षिकीकृत किया गया। इस संबंध में, कृपया दिनांक 6 मार्च, 2002 के आदेश के पैरा 17 (xviii) तथा दिनांक 4 मई, 2004 के आदेश के पैरा 14(xx) को देखें। इस पृष्ठभूमि में निम्न को स्पष्ट करें

विद्यमान तथा 2009 तक की अवधि के दौरान शामिल की जाने वाली प्रस्तावित आस्तियों में से किसी का भी लाइसेंस अवधि के अंत में कोई अवशिष्ट मूल्य नहीं होगा। यह भी उल्लेखनीय है कि लाइसेंस करार के अनुच्छेद 13.06(ग) के अनुमान सीसीटीएल को किसी भी स्थिति में 5 वर्ष से कम अवशिष्ट जीवन वाले उपकरण के लिए कोई क्षतिपूर्ति प्राप्त नहीं होगी। कोई भी अवशिष्ट मूल्य संबंधी संव्यवहार ऐसी आस्तियों के अस्तित्व में आने के समय ही किया जाता है। वर्तमान में, जैसाकि ऊपर स्पष्ट किया गया है, सभी आस्तियां लाइसेंस करार की समाप्ति से पूर्व अपना निर्धारित जीवन पूरा कर लेंगी तथा ऐसी आस्तियों के लिए कोई क्षतिपूर्ति उपाजित नहीं होती। यहां लाइसेंस करार के खंड 2.7.2 का संदर्भ दिया जा सकता है, जिसमें स्पष्ट कहा गया है कि संपूर्ण पूंजीगत लागत शेष रियायत अवधि में अनुमत की जाएगी, यदि (1) आस्ति का रियायती अवधि के अंत में अवशिष्ट जीवन है, और (2) भू-स्वामी पत्तन द्वारा लाइसेंसधारक को कोई क्षतिपूर्ति संदेय नहीं है, जब ऐसी आस्ति रियायती अवधि के अंत में अधिग्रहीत की जाती है। अतः टर्मिनल मूल्य के लिए किसी समायोजन पर केवल तभी विचार किया जा सकता है, जब लाइसेंस अवधि के अंत में अवशिष्ट जीवन वाली आस्तियां अस्तित्व में आए तथा यह मूल्यहास अनुमत किया जाए। चूंकि, वर्तमान में कोई भी आस्तियां न तो उपलब्ध हैं और न ही प्रस्तावित हैं, ऐसी आस्तियों के लिए किसी अंत्य (टर्मिनल) मूल्य पर विचार नहीं किया जा सकता।

- (i) वर्ष 2005 से 2008 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए 2 लाख रुपए तथा वर्ष 2009 के लिए 3 लाख रुपए अंत्य (टर्मिनल) मूल्य के रूप में मानने के लिए परिकलन ।
- (ii) लाइसेंस करार के अनुच्छेद 13.12 में निर्धारित 1 मिलियन अमरीकी डॉलर के बजाए 10 मिलियन अमरीकी डॉलर (यदि ऐसा है) को अंत्य (टर्मिनल) मूल्य (जैसाकि व्यय अनुमान में बताया गया है) के रूप में विचार किए जाने के कारण ।
- (iii) सीसीटीएल द्वारा प्राप्य डिस्काउंटिंग अंत्य (टर्मिनल) मूल्य का परिकलन करने के लिए डिस्काउंट अपवर्तक के रूप में 15% प्रतिवर्ष को अपनाए जाने के पीछे तर्कधार ।
6. **नियोजित पूंजी**
- (i) **नियत आस्तियां**
- (क) **सकल नियत आस्तियां**
वर्ष 2006 के लिए लागत विवरण में दर्शित सकल नियत आस्तियों का भाग बनने वाली नियत आस्तियों की विभिन्न श्रेणियों का मूल्य लेखों में दर्शित संगत मदों के साथ मेल नहीं खाता । कृपया, इसे स्पष्ट करें तथा अंतरों को सुमेल बनाएं ।
- (ख) कृपया 'अन्य' के अंतर्गत विचारित आस्तियों की उनके मूल्य सहित अनुसूची बनाएं ।
- (ग) वर्ष 2005 के अंत की स्थिति के अनुसार सीसीटीएल के लेखा की नियत आस्ति अनुसूची में लाइसेंस शुल्क के रूप में 10 करोड़ रुपए की राशि दर्शाई गई है । तथापि, लाइसेंस करार के अनुच्छेद 5.03 में 10 करोड़ रुपए के आरंभिक भुगतान का उल्लेख एकमुश्त भुगतान के रूप में किया गया है तथा लाइसेंस शुल्क के रूप में नहीं । कृपया इसे स्पष्ट करें । लागत विवरण में 10 करोड़ रुपए के एकमुश्त भुगतान को प्रदत्त संव्यवहार को स्पष्ट करें ।
- (ii) **सकल ब्लॉक में वर्धन**
- (क) कृपया, वर्ष 2006 के लिए सकल ब्लॉक में वर्धनों के पूर्ण ब्योरे प्रस्तुत करें । इसके अतिरिक्त, वर्ष 2006 के लिए सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वर्धन दस्तावेजी प्रमाण द्वारा समर्थित करें तथा इन प्रस्तावित निवेशों की वर्तमान प्राप्ति भी प्रस्तुत करें ।
- (ख)(i) वर्ष 2006 से 2009 के लिए अनुमानित कंटेनर यातायात में वर्ष 2007 के लिए अनुमानित कंटेनर यातायात को छोड़कर अधोमुखी रुझान देखा गया है । इस परिदृश्य में, क्रेन की अधिप्राप्ति के लिए वर्ष 2007 में (उत्तरार्ध में) 31.58 करोड़ रुपए के अनुमानित निवेश के लिए युक्तिसंगतता की आवश्यकता है । यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2007 में अतिरिक्त क्रेन के नियोजन से टर्मिनल की क्षमता में याई क्षमता के परिसीमन अपवर्तन के कारण कोई महत्वपूर्ण वर्धन नहीं होगा ।
- अंत्य (टर्मिनल) मूल्य का परिकलन करार अवधि के अंत में 1 मिलियन अमरीकी डॉलर की राशि के कंपनी को उपाजित टर्मिनल लाभ पर आधारित है ।
- अंत्य (टर्मिनल) मूल्य 1 मिलियन अमरीकी डॉलर माना गया है तथा 10 मिलियन अमरीकी डॉलर नहीं ।
- 15% डिस्काउंट अपवर्तन को विचार में लिया गया है, जो टीएएमपी द्वारा अनुमत नियोजित पूंजी पर प्रतिफल के समनुरूप है ।
- लेखों के साथ मिलान प्रस्तुत किया गया है ।
- अन्यों के अंतर्गत विचारित आस्तियों की सूची उक्त मिलान में उपलब्ध है ।
- लाइसेंस शुल्क के रूप में उल्लिखित राशि सीएचपीटी को किया गया एकमुश्त भुगतान है । इसे लाइसेंस की अवधि में परिशोधित किया गया है । टीएएमपी के पूर्ववर्ती आवेदनों तथा प्रशुल्क आदेशों में यही प्रक्रिया अपनाई गई है ।
- प्रपत्र 4ख की शीर्ष टिप्पणी में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि केवल 1 करोड़ रुपए से अधिक के निवेश की अतिरिक्त मदों के ब्योरे ही दर्शाए जाएं । अतः केवल उन मदों को ही प्रपत्र 4ख में दर्शाया गया था । तथापि, वर्ष 2006, 2007, 2008 तथा 2009 में वर्धनों के संपूर्ण ब्योरे प्रस्तुत किए गए हैं ।
- वर्ष 2007 में क्रेन के वर्धन पर विचार सीएचपीटी से अधिग्रहीत क्रेनों की निकृष्ट उत्पादकता तथा चेन्नई में द्वितीय टर्मिनल के चालू हो जाने पर 2008 के उत्तरार्ध में प्रत्याशित प्रमात्राओं के प्रहस्तन की आवश्यकता के कारण किया गया है । क्रेन में इस वर्धन से टर्मिनल की क्षमता में वर्धन होगा तथा यानों पर विश्वसनीय क्रेनों के नियोजन में भी वृद्धि होगी, जिससे कार्य क्रमावर्तन में परिणामी कमी से क्रेन उत्पादकता बढ़ेगी, इस प्रकार हमारे ग्राहकों को पहले ही उपाजित हो रही बचत में वृद्धि होगी ।
- यदि यह निवेश अनुमत नहीं किया जाता तो सीसीटीएल हमारे द्वारा प्राप्त किए जाने के लिए लक्षित वांछित उत्पादकता को पूरा करने की स्थिति में नहीं होगा ।

- (ii) कृपया, वर्ष 2007 के लिए सकल ब्लॉक में वर्धनों के संबंध में पूर्ण ब्योरे प्रस्तुत करें। 31.58 करोड़ रुपए की लागत पर क्वे क्रेन अधिप्राप्त करने तथा वर्ष 2007 के दौरान सूचना प्रौद्योगिकी तथा फर्नीचर एवं फिक्सचर्स में प्रस्तावित निवेश के लिए आरंभ की गई कार्रवाई की स्थिति भी सूचित करें।
- (ग)(i) सीसीटीएल ने वर्ष 2009 में क्रेन की खरीद के लिए 23.55 करोड़ रुपए के निवेश तथा फर्नीचर एवं फिक्सचर्स के लिए 22 लाख रुपए के निवेश का प्रस्ताव किया है। तथापि प्रपत्र सं० 4ख में यथापेक्षित कोई ब्योरे प्रस्तुत नहीं किए गए हैं। कृपया, प्रपत्र सं० 4ख में अपेक्षित ब्योरे प्रस्तुत करें।
- (ii)(क) सीसीटीएल ने 28.36 करोड़ रुपए की लागत पर 4 आरटीजी के प्रतिस्थापन के संबंध में प्रपत्र 4ख प्रस्तुत किया है। कृपया, लागत विवरण में इस प्रस्तावित निवेश के साथ किया गया संव्यवहार स्पष्ट करें।
- (ख) सीसीटीएल की क्षमता पर 4 आरटीजी के प्रस्तावित प्रतिस्थापन के प्रभाव, यदि कोई हों, को दर्शाएं।
- (ग) यह उल्लेखनीय है कि केवल पूर्ण तथा चालू आस्तियों को ही नियोजित पूंजी के लिए गणना में लिया जाए। चालू कार्य को गणना में नहीं लिया जाएगा। इस संबंध में एक पुष्टिपत्र प्रस्तुत किया जाए।
- (iii) सकल ब्लॉक से हटाना :
- (क) सीसीटीएल ने वर्ष 2006, 2007 तथा 2009 में आस्तियों के सकल ब्लॉक से लोप करने का प्रस्ताव किया है। संबंधित वर्षों में ऐसी आस्तियों के मूल्य के निर्धारण के लिए आधार को प्रस्तुत करें।
- (ख) निरर्थक घोषित की गई आस्तियों की बिक्री से प्रत्याशित लाभ को लागत विवरण में प्रदत्त संव्यवहार को स्पष्ट करें।
7. कार्यशील पूंजी :
- (i) सीसीटीएल ने भारतीय रेलवे द्वारा संदेय 2 माह के टर्मिनल प्रभारों के साथ प्रेक्षित विविध देनदारों की तुलना की है। प्रेक्षित विविध देनदार भारतीय रेलवे द्वारा संदेय 2 माह के टर्मिनल प्रभारों से निम्नतर प्रतीत होते हैं, तथा सीसीटीएल ने कार्यशील पूंजी के प्रयोजनार्थ प्रेक्षित विविध देनदारों को अपनाया है।
- चूंकि, प्रपत्र 4ख में केवल 1 करोड़ रुपए के निवेश के ब्योरे दिए जाने अपेक्षित थे, अन्य ब्योरे शामिल नहीं किए गए थे। तथापि, वर्ष 2007 से 2009 के लिए ब्योरेवार आस्ति वर्धन प्रस्तुत किए गए हैं। हमने पहले ही क्वे क्रेन की खरीद के लिए विक्रेताओं के साथ विचार-विमर्श आरंभ कर दिए हैं। लागत अनुमान मुद्रास्फीति के लिए समायोजित हमारी पिछली अधिप्राप्ति कीमत पर आधारित हैं। सूचना प्रौद्योगिकी में निवेश साफ्टवेयर उन्नयन के द्योतक हैं। सीसीटीएल द्वारा प्रयुक्त साफ्टवेयर विक्रेता द्वारा समर्थित नहीं है तथा उद्योग में नवीनतम सुधारों के समनुरूप उन्नयन अनिवार्य है। साफ्टवेयर तथा हार्डवेयर की मूल खरीद काफी पहले 2001 में की गई थी तथा बहियों में पूर्णतया बटुटे खाते डाली जा चुकी है। 2007 के आरंभ में आईटी उपकरण की प्रतिस्थापना प्रस्तावित करने के लिए विक्रेताओं से बजटीय उद्धरण साफ्टवेयर तथा हार्डवेयर कीमतों पर आधारित हैं।
- आरटीजी के लिए निवेश हेतु ब्योरो पर प्रपत्र 4ख में विचार किया गया है। उनके लिए परिकलन भी विभिन्न वर्षों के लिए वर्धन ब्योरो के साथ संलग्न कर दिया गया है।
- 4 आरटीजी के लिए निवेश को वर्ष 2009 में मूल्यहास के परिकलन के लिए विचार में लिया गया है तथा 2009 के अंत में इस आस्ति का निवल ब्लॉक वर्ष 2009 के लिए नियोजित पूंजी का भाग है।
- सीएचपीटी से अधिग्रहीत 4 विद्यमान पुराने आरटीजी 2009 में अपना जीवन पूरा कर लेंगे। अतः वर्ष 2009 के आरंभ में इन आरटीजी को अनिवार्यतः प्रतिस्थापित करना होगा। सीएचपीटी के साथ लाइसेंस करार की भी यह अपेक्षा है कि सभी आस्तियों को जीवन मानदंड की पूर्ति पर प्रतिस्थापित किया जाना चाहिए। इस प्रतिस्थापन से क्षमता में कोई परिवर्तन नहीं होगा, क्योंकि क्षमता अवरोध यार्ड है तथा यार्ड उपकरण नहीं है। साथ ही संशोधित दिशानिर्देश के खंड 2.7.2 के अनुसार संपूर्ण पूंजीगत लागत को अनुमत किया जाएगा, यदि आस्ति का प्रतिस्थापन करार के अनुसार किया जाता है।
- केवल पूर्ण तथा चालू आस्तियों को नियोजित पूंजी के लिए विचार में लिया गया है। तथापि, हमारी पूर्ण मान्यता है कि चालू करने से पूर्व टर्मिनल आस्तियों की खरीद के लिए अदा की गई राशि को नियोजित पूंजी के परिकलन में अनुमत किया जाना चाहिए।
- सकल ब्लॉक में लोप पर विचार किया गया है, जब आस्ति को प्रतिस्थापित किया जाना प्रस्तावित है अथवा वह पूर्णतया मूल्यहासित हो गई है। लोप सकल ब्लॉक से तथा संबंधित आस्तियों के संचित मूल्यहास, दोनों से किया गया है।
- निरर्थक घोषित की गई आस्तियों की बिक्री से किसी लाभ पर प्रस्ताव में विचार नहीं किया गया है। क्योंकि उसे सुनिश्चित नहीं किया जा सकता। इसके अतिरिक्त इससे न्यूनतम कबाड़ मूल्य प्राप्त होगा।
- सीसीटीएल भारतीय रेलवे से कोई प्रभार वसूल नहीं करता। यह पंक्ति केवल बेंचमार्किंग के प्रयोजनार्थ भरी गई थी। विचार में लिए गए वास्तविक कर्जदार 00 दिन के अनुमोदित मानदंड की तुलना में भुगतान की वर्तमान पद्धति एवं बाजार व्यवहार के समनुरूप केवल वार्षिक राजस्व के 12 दिन हैं। यदि प्रतिस्पर्धा के दृष्टिगत कर्जदारों में कोई वृद्धि होती है तो अगली समीक्षा के समय वास्तविक संख्या के लिए उसे समायोजित कर लिया जाएगा।

कृपया, विचाराधीन सभी वर्षों के लिए अनुमानित विविध देनदारों का आधार प्रस्तुत करें।

- (ii) सीसीटीएल ने वर्तमान आस्तियों की श्रेणी में विचाराधीन सभी वर्षों के लिए 'पूर्व भुगतानों' पर विचार किया है। यह उल्लेखनीय है कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार इसे कार्यशील पूंजी के परिकलन के लिए स्वीकार नहीं किया जा सकता।

- (iii) कृपया, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 को ध्यान में रखते हुए विचाराधीन सभी वर्षों के लिए अनुमानित वस्तुसूची के ब्योरेवार परिकलन प्रस्तुत करें।
- (iv) विचाराधीन सभी वर्षों के लिए अनुक्रमेण अनुमानित नकद अकिशेष के आधार को प्रस्तुत करें।

घ. दरों का मान

- (i) सीसीटीएल ने सीसीटीएल में विद्यमान प्रशुल्क की तुलना में 18% की वृद्धि को विचार में लेकर अपने प्रस्तावित दरों के मान का निरूपण किया है। प्रयोक्ताओं को प्रदत्त की जाने वाली प्रस्तावित अतिरिक्त सेवाओं/सुविधाओं तथा प्रयोक्ताओं को अर्जित होने वाले उत्पादकता सुधारों के सामानों की सूची बनाए, जो इस बड़ोतरी को उचित ठहराते हैं।

संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में कहा गया है कि कार्यशील पूंजी युक्तिसंगत होनी चाहिए तथा अयुक्तिसंगत रूप से उसका विस्तार नहीं होना चाहिए। इसमें यह विनिर्दिष्ट नहीं किया गया है कि पूर्व भुगतानों को कार्यशील पूंजी के परिकलन के लिए अनुमत नहीं किया जाएगा। पूर्वभुगतान शीर्ष के अंतर्गत दर्शाई गई राशि करार के समनुरूप केवल रॉयल्टी एवं पट्टा किराया प्रमारों के लिए सीएचपीटी को अदा किए गए अग्रिम ही हैं। संविदात्मक करार के अनुसार यह राशि पत्तन को अग्रिम में संदेय है। न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात पर रॉयल्टी एक माह अग्रिम संदेय है तथा पट्टा किराया एक वर्ष अग्रिम संदेय है। अतः ये भुगतान वैध हैं तथा लाइसेंस करार के अंतर्गत देयता से प्रत्युत्पन्न कानून सम्मत कारोबार भुगतान हैं। अतः इन प्रमारों के लिए सीएचपीटी को अदा किया गया अग्रिम कार्यशील पूंजी के परिकलन के लिए अनुमत किया जाना चाहिए। इनको किसी भी प्रकार से अयुक्तिसंगत तथा अनुचित नहीं माना जा सकता तथा ये वास्तविक परिकलनों द्वारा समर्थित हैं।

वस्तुसूची का ब्योरेवार परिकलन अन्य लागत परिकलनों के साथ संलग्न है। उसका विश्लेषण प्रपत्र 4क में भी किया गया है। प्रस्ताव में विचार में ली गई वस्तुसूची निर्धारित सीमा के भीतर ही है।

नकद एवं बैंक अधिशेष के अत्यंत मामूली मुख्य को विचार में लिया गया है तथा संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में निर्धारित म्यानदंड से काफी कम है। उसका परिकलन प्रपत्र 4क में उपलब्ध है।

संशोधित प्रस्ताव के आधार पर सीसीटीएल ने प्रशुल्क वृद्धि को घटाकर 11% कर दिया है। प्रस्तावित वृद्धि लागत अनुमानों तथा टीएएमपी द्वारा अनुमत नियोजित पूंजी पर प्रतिफल पर आधारित हैं।

ऐसी विभिन्न अतिरिक्त सेवाएं तथा सुविधाएं हैं, जो सीसीटीएल ने पिछले कुछ वर्षों में नौवहन लाइनों को उपलब्ध कराई हैं।

इनके कुछ उदाहरण हैं :-

1. निर्यात बाक्सों की निरंतर कटिंग जो निर्यातक को अपने निर्यात कंटेनर सीधे टर्मिनल लाने में समर्थ बनाती है, जिससे ट्रेलर रोकने के प्रसारों की बचत होती है।
2. इलेक्ट्रॉनिक प्रपत्र-13 जो निर्यातक या सीएचए को सीधे प्रपत्र-13 दस्तावेज तक अभिगम करने, अपेक्षित ब्योरे भर कर, उसका संपादन करने तथा फिर उसे टर्मिनल को भेजने में समर्थ बनाता है, जिससे दस्तावेज के भौतिक अंतरण की आवश्यकता समाप्त हो जाती है तथा संभार तंत्र व्यर्थ की बचत होती है।
3. आईसीडी रेल एक्स्प्रेस : एक सुविधा, जिसके द्वारा टर्मिनल रेल हेड पर गाड़ी के आगमन से पूर्व यान का नामांकन कर दिया जाता है, जिसके लिए विशिष्ट निर्यात बाक्स गंतव्य निर्धारित है। इससे नौवहन लाइन रेलवेड पर रुकने से बचने में समर्थ हो जाती है तथा आईसीडी बक्सों के लिए त्वरित संयोजन की व्यवस्था की जाती है। इससे बंगलौर आईसीडी निर्यात कंटेनरों के लिए अदला-बदली समय लगभग 96 घंटे से घटकर 48 घंटे से कम रह गया है, जिससे निर्यातकों को संभार तंत्र लागत तथा वस्तुसूची लागतों में बचत हुई है।
4. मन्थला प्राप्त प्रशुल्क कार्यक्रम असाधारण के लिए टर्मिनल से सुपुर्दगी - इस सुविधा द्वारा एसीपी आयातक टर्मिनल से सीधे कंटेनरों की सुपुर्दगी प्राप्त कर सकते हैं, जिससे कंटेनरों को ऑफ डॉक सीएफएस में अंतरण करने में अंतर्ग्रस्त लागतों में बचत हुई है।
5. ट्रक क्रमावर्तन समय : औसत ट्रक क्रमावर्तन समय 2003 में 140 मिनट प्रति ट्रक से घट कर 2006 में 65 मिनट रह गया है। यह उसी अवसरचना तथा टर्मिनल में उन्हीं अभिगम सड़कों की सहायता से वर्यित प्रमात्राओं के बावजूद है। सीसीटीएल का लक्ष्य इसे और कम करके आगामी प्रशुल्क चक्र में 50 मिनट से कम करने का है।

6. **प्रवेश द्वार पर प्रतीक्षा समय :** सीसीटीएल में संकुल का प्रमुख कारण उचित प्रलेखन के बिना निर्यात कंटेनरों की प्रविष्टि है। इस मुद्दे का समाधान करने के लिए सीसीटीएल ने टर्मिनल से 12 कि०मी० की दूरी से आरंभ टर्मिनल की अभिगम सड़कों में तीन चैक पोस्टें स्थापित की हैं। यह सुनिश्चित किया गया है कि कोई भी ट्रेलर उचित प्रलेखन के बिना पतन में न आए। इससे सीसीटीएल प्रवेश द्वार पर प्रतीक्षा समय लगभग समाप्त हो गया है।

7. **सीएफएस में बारकोडिंग :** सभी नगर सीएफएस में बारकोड प्रिंटर संस्थापित किए गए हैं। सीसीटीएल मैट्रिक्स बारकोड में प्रविष्टि करने के लिए प्रपत्र 13 डाटा को समर्थकारी बनाने हेतु डाटा को प्रतिदिन अद्यतन करता है। सीसीटीएल पूर्व सूचना द्वार पर निर्यात कंटेनर के साथ ट्रेलर के आगमन पर, बारकोड को स्कैन किया जाता है तथा डाटा टर्मिनल प्रचालन प्रणाली में प्रविष्टि हो जाता है। इससे द्वार पर अवला-बदली समय 5 मिनट से घट कर लगभग 20 सैकंड हो गया है। इससे हम उसी अवसरचना तथा निवेश में अपेक्षाकृत उच्च प्रमाणाओं का प्रहस्तन करने की स्थिति में हैं।

हमने अत्यंत विस्तार में इस अर्जित लाभ का तथा ऊपर क-सामान्य मद 3 में सीसीटीएल के ग्राहक को उपार्जित होने वाले लाभ का वर्णन किया है। यह सीसीटीएल के नियंत्रणाधीन नहीं है कि ग्राहक यह लाभ व्यापार जगत को आगे देता है या नहीं।

(ii) कृपया सामान्य कंटेनरों, आईसीडी कंटेनरों, पोतांतरण कंटेनरों, खतभनाक तथा सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों के लिए प्रस्तावित प्रमारों का परिकलन करने के लिए विचार में लिए गए लागत घटकों के साथ ब्योरेवार परिकलन प्रस्तुत करें।

प्रशुल्क प्रस्ताव प्रत्येक प्रशुल्क घटक के लिए मदवार लागत पर आधारित नहीं है। प्रस्ताव भावी वर्षों के लिए राजस्व तथा लागत अनुमानों पर आधारित एक सम्मिश्र प्रस्ताव है। किसी प्रणाली द्वारा प्रत्येक उपकरण तथा सेवाओं के अंतर्गत लागत का विभाजन करना संभव नहीं है। अतः प्रशुल्क का निर्धारण समग्र लाभ स्थिति के आधार पर किया जाना है। अतः यह मान्य करना होगा कि समग्र रूप से टर्मिनल के लिए विचारित समग्र लागत स्थिति में टर्मिनल द्वारा अनुमानित समस्त अनुज्ञेय प्रचालनात्मक व्यय को ध्यान में रखा गया है। इसका अर्थ है कि सेवाओं के किसी एक घटक के अंतर्गत लागत घटा, यदि कोई हो, किसी अन्य घटक में उपलब्ध अतिशेष से पूरा कर दिया जाएगा, क्योंकि प्रशुल्क एकदम अलग-अलग सेवाएं प्रदान करने की लागत के संदर्भ में नहीं है।

(iii) हैच आवरण, रेस्टोंव, शटआऊट, भंडारण तथा विविध प्रमारों के लिए सेवाओं हेतु प्रस्तावित प्रमारों के लिए विचार में लिए गए लागत तत्वों सहित समान परिकलन प्रस्तुत करें।

कृपया ऊपर मद सं० (ii) के हमारे प्रस्तुतिकरण को देखें।

(iv) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.15 में यह निर्धारित किया गया है कि प्रयोक्ताओं को पतन पर आरोप्य युक्तिसंगत स्तर से परे विलंबों के लिए प्रमार अदा करने अपेक्षित नहीं होंगे। इस सिद्धांत से प्रस्तावित दरों के मान में निम्नलिखित प्रावधान शामिल करें :-

(क) प्रयोक्ताओं को पतन पर आरोप्य युक्तिसंगत स्तर से परे विलंबों के लिए प्रमारों का भुगतान करने की आवश्यकता नहीं होगी।

सीसीटीएल इससे सहमत नहीं है, क्योंकि यह परिकलन अत्यंत अस्पष्ट है तथा इसके परिणामस्वरूप धोखेपूर्ण दावे किए जा सकते हैं। प्राधिकरण को इसे शर्तों में शामिल करने से पूर्व पतन पर आरोप्य युक्तिसंगत स्तर को परिभाषित तथा प्रमात्रालक रूप से परिकलित करना होगा।

(ख) यदि यान सीसीटीएल की तटायारित सुविधाओं की अनुपलब्धता या खराबी के कारण अथवा सीसीटीएल पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से अक्रिय हो जाता है तो यान के अक्रिय रहने की अवधि के दौरान अर्जित सीएचपीटी को सदैव गोदी किराया प्रमारों के समतुल्य छूट अनुमत की जाएगी।

सीसीटीएल इससे सहमत नहीं है। पतनों द्वारा प्रदत्त सेवाओं पर वर्तमान में पुरस्कार या शास्ति की कोई प्रणाली प्रयोज्य नहीं है। यानों के तीव्रतर क्रमावर्तन के कारण सीसीटीएल के ग्राहकों को उपार्जित महत्वपूर्ण बचत का लाभ सीसीटीएल को आगे नहीं दिया गया है तथा इसलिए किन्हीं विलंबों के कारण शास्ति लगाई जानी भी उचित नहीं है। उपरोक्त के दृष्टिगत सीसीटीएल को ऐसी प्रणाली पर विचार करने की स्वतंत्रता होगी जो पारम्परिक रूप से इसके ग्राहक के साथ-साथ इस पर भी प्रयोज्य हो।

- (ग) प्रयोक्ताओं को उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार अदा नहीं करना पड़ेगा, जिस दौरान सीसीटीएल प्रयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर कंटेनरों की सुपुर्दगी/अंतरण की स्थिति में नहीं है।
- (घ) सीसीटीएल ने खंड 3.12.6 में अतिरिक्त लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ तथा/अथवा अंतरण प्रभारों की प्रयोज्यता को शामिल करने वाली शर्त का प्रस्ताव किया है, यदि सीमाशुल्क विभाग द्वारा लागू सूचित किए गए मान्यता प्राप्त ग्राहक कार्यक्रम के अंतर्गत सुपुर्दगी के लिए कंटेनर को टर्मिनल पर इसके अवतरण से तीन दिनों के भीतर हटाया नहीं जाता। चूंकि, एसीपी सीमाशुल्क विभाग द्वारा परिकल्पित प्रक्रियाविधि प्रतीत होती है, खंड 1.21 में एसीपी के प्रस्तावित वर्णन (परिभाषा) को इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (च) आयात कंटेनरों के मामले में डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों के रूपांतरण के लिए बाजार क्रय दर को प्रयोज्य करने की संगत तिथि टर्मिनल में यान की प्रविष्टि की तिथि के रूप में उल्लिखित की गई है (देखें टिप्पणी 2.3)। शब्द 'टर्मिनल में' को आशोधित करके 'पतन सीमा में' किया जाए, जैसाकि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.19.2 में विनिर्दिष्ट किया गया है।
- (छ) प्रस्तावित टिप्पणी 2.6(ii) को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुरूप आशोधित किया जाए तथा व्याज दर को भारतीय स्टेट बैंक की प्रवृत्त प्रधान उधार दर के साथ अद्यतन किया जाए।
- (ज) कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित प्रभारों (खंड 3.1., 3.2.1 तथा 3.3.3) में बांधने/खोलने की सेवाएं प्रदान करने की लागत है। कृपया बांधने/खोलने की सेवाएं प्रदान करने की लागत पर आधारित छूट का प्रस्ताव करें, जब ऐसी सेवाएं सीसीटीएल द्वारा उपलब्ध नहीं कराई जाती।
- (झ) सीसीटीएल ने कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए मदवार दरों का प्रस्ताव किया है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.1.1 में यथा सुझाई गई सम्मिश्र बॉक्स दर को न अपनाते कारण स्पष्ट करें।
- (ञ) (i) इस प्राधिकरण ने भारत सरकार द्वारा जारी नीति निदेश के अनुपालन में दिनांक 7 जनवरी, 2005 को एक आदेश पारित किया। दिनांक 7 जनवरी, 2005 के आदेश के पैरा 5(2.3) के अनुसार, जब, मदवार प्रभार लगाए जाते हैं, तटीय रिआयत नीका तदांतरण, तथा वे से/उस तक/भंडारण यार्ड तक/से तथा कार्गो तथा कंटेनरों पर घाटशुल्क के लिए समी संगत सीसीटीएल इस शर्त से सहमत नहीं है, क्योंकि यह परिकल्पन अत्यंत अस्पष्ट है तथा इसके परिणामस्वरूप दोखेपूर्ण दावे किए जा सकते हैं। प्राधिकरण को इसे शर्तों में शामिल करने से पूर्व पतन पर आसोप्य युक्तिसंगत स्तर को परिभाषित तथा उसका प्रमात्रात्मक निर्धारण करना होगा। साथ ही, सीसीटीएल के नियंत्रण वाहन निकायों के कार्यों से प्रत्युत्पन्न कारणों से कंटेनर सुपुर्द करने की सीसीटीएल की अक्षमता से यह शर्त लागू नहीं होगी।
- हालांकि, एसीपी का विवरण सीमाशुल्क द्वारा परिभाषित किया गया है, कंटेनरों के लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ तथा अंतरण के लिए प्रभार टीएमपी द्वारा अनुमोदित किए जाने होंगे, यदि उन्हें तीन दिन के भीतर टर्मिनल से हटाया नहीं जाता है।
- पतन सीमाओं में यान की प्रविष्टि की तिथि विभिन्न कारकों द्वारा शासित है, जो मौसम से लेकर किसी विशिष्ट यान की गति क्षमता तक विविध हैं तथा सीसीटीएल द्वारा शासित नहीं हैं। चूंकि, अधिकांश सीसीटीएल यान शिप्ट मार्ग अनुसूचियों पर टर्मिनल में आते हैं, यह बात असह्यपूर्ण है कि यान वस्तुतः पतन सीमाओं में कब प्रविष्टि हुआ। इसके अतिरिक्त, सीसीटीएल अपनी सेवाएं तभी उपलब्ध करा पाएगा जब यान ने टर्मिनल में वस्तुतः लंगर डाल लिया हो, वाक्य 'टर्मिनल में' आयात कंटेनरों के लिए डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों की रूपांतरण दर प्रयोज्य करने के लिए सर्वाधिक समुचित है। शर्तों के प्रस्तावित विवरण में इसमें परिवर्तन कर दिया गया है।
- ऐसी सेवाएं यान में विशिष्ट कंटेनरों के अध्याधीन नहीं हो सकतीं। बांधने/खोलने की यान विशिष्ट सेवाएं हैं तथा यान के लिए उपलब्ध कराई जाती हैं अथवा नहीं कराई जाती। यदि किसी यान को किसी विशिष्ट पतन यात्रा के दौरान बांधने/खोलने की सेवाओं की बिलकुल आवश्यकता नहीं है तो सीसीटीएल प्रति कंटेनर 10 रुपए की छूट का प्रस्ताव करता है। यह व्यवस्था केवल सीसीटीएल की पूर्व सहमति से तथा नीवहन लाइनों द्वारा इस सहमति के अध्याधीन होगी कि वे टर्मिनल के समी सुरक्षा संबंधित विनियमों का अनुसरण टर्मिनल की उत्पादकता को प्रभावित किए बिना करेंगी।
- सीसीटीएल का प्रस्ताव कंटेनर प्रहस्तन के लिए मदवार दरों पर प्रभार लगाना जारी रखने का है, क्योंकि यह व्यापार जगत के लिए सुविधाजनक तथा उसके द्वारा स्वीकार्य पाया गया है। यहां संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 5.1.1 की ओर ध्यान आकृष्ट किया जाता है, जहां सम्मिश्र या मदवार दर का विकल्प चुनने का विकल्प टर्मिनल आपरेटर के लिए छोड़ दिया गया है।
- तटीय कंटेनरों के लिए प्रस्तावित रिआयती दर दिशानिर्देशों के समनुरूप है। यह स्वीकारना होगा कि तटीय कंटेनरों के लिए रिआयती दरें मुख्यतः तटीय मार्ग के जरिए कंटेनर में कार्गो के संचलन को प्रोत्साहन प्रदान करने के लिए दी गई हैं। तथापि, हमने पहले ही प्राधिकरण के समक्ष प्रस्तुतीकरण किया है कि रिआयतें प्रदान किए जाने के बावजूद तटीय कंटेनरों की प्रमात्रा में कोई महत्वपूर्ण वृद्धि नहीं हुई है, जिससे यह स्पष्ट पता चलता है कि तटीय प्रचालन की सफलता पतन प्रशुल्क पर निर्भर नहीं है। टर्मिनल को प्रशुल्क मदों में ऐसी मनमानी

प्रमारों पर दी जाएगी। इस पृष्ठभूमि में, सीसीटीएल से अनुरोध है कि वह निम्न को स्पष्ट करें :-
क्या प्रस्तावित रियायती दरें दिशानिर्देशों के समनुरूप हैं। खंड 3.1.3 तथा 3.2.2 में प्रस्तावित कंटेनर यार्ड में प्रहस्तन के लिए कंटेनरों हेतु तटीय रियायत में ग्राहक के वाहन से तथा उसमें कंटेनरों के लदान से जुड़ी सेवाएं शामिल हैं।

(ii) इसी प्रकार, आईसीडी आयात एवं निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित तटीय दरों में कंटेनरों से कंटेनर रेल यार्ड तक कंटेनरों के संवहन तथा यान, सीसीटीएल तथा नौवहन लाइन (खंड 3.3.2) के बीच अंतरण (खंड 3.3.3 तथा 3.4) से जुड़ी सेवाएं शामिल हैं।

(xi)(क) ओडीसी के लिए भंडारण प्रमारों के उद्ग्रहण के लिए 'मसौदा दरों के मान के खंड 3.11 के अंतर्गत प्रस्तावित टिप्पणी सं० 3.12.4 के संदर्भ में सीसीटीएल से अनुरोध है कि वे सीसीटीएल द्वारा प्रहस्तित ओडीसी की संख्या तथा उनके आकारों के संबंध में वर्ष 2004, 2005 तथा जनवरी, 2006 से अगस्त, 2006 तक की अवधि के लिए वर्षवार सांख्यिकी (आंकड़े) प्रस्तुत करें। 62' x 10' भू-स्थल का अधिभोग करने वाले ओडीसी तथा 20' कंटेनर के लिए प्रयोज्य भंडारण प्रमार का 8 गुना प्रभारित करने के प्रस्ताव के बीच संयोजन को 20' कंटेनर द्वारा अधिभोग किए गए भू-स्थल से दर्शाते हुए स्पष्ट करें।

(ख) सीसीटीएल ने बताया है कि ओडीसी में विंडमिल बाक्स शामिल होंगे। शब्द 'विंडमिल बाक्स' को परिभाषित करें।

(ग) 'कार्नर कास्टिंग समस्याएं' तथा 'कार्नर कास्टिंग समस्या' वाले कंटेनरों पर ओडीसी के लिए प्रयोज्य भंडारण प्रमार उद्ग्रहण करने के प्रस्ताव के बीच संयोजन को स्पष्ट करें।

कमियों से हानि होना जारी है तथा प्राधिकरण से अनुरोध है कि वह इस रियायत को तत्काल वापस ले ले।

रेलहेड (कानकॉर एनेक्स) से/तक टर्मिनल तक/से संवहन में तटीय रियायती प्रशुल्क अंतर्ग्रस्त नहीं है।

ओडीसी कंटेनरों की वर्षवार प्रमात्रा नीचे दी गई है :-

	आयात		निर्यात		कुल टीईयू
	20'	40'	20'	40'	
2004	273	543	291	223	2096
2005	377	678	428	241	2643
2006	447	910	502	226	3221

(जन-सित.)

ओडीसी की प्रमात्रा प्रहस्तन की गई कुल मात्रा के 0.40% से कम है।

20' लंबा तथा 8' चौड़ा एक मानक 20' कंटेनर 20'x10' के भू-स्थल का अधिभोग करता है, जिससे आरटीजी स्प्रेडर द्वारा अभिगम के लिए प्रत्येक ओर 1' शामिल है। जबकि एक मानक कंटेनर को सीरीटी में 4 की ऊंचाई तक स्टैक किया जा सकता है, एक ओडीसी या ओओजी को केवल 1 की ऊंचाई तक स्टैक किया जा सकता है। इसके अतिरिक्त, कंटेनर के प्रत्येक पार्श्व में बाहर लटकता कार्गो उतने संलग्न भू-स्लॉटों को अप्रयोज्य बना देता है। उदाहरणार्थ, विंडमिल ब्लेड कंटेनरों की कुल लंबाई लगभग 80' है। अतः वे 4x20' भू-स्लॉट का अधिभोग करते हैं तथा इन कंटेनरों के ऊपर कोई कंटेनर स्टैक नहीं किया जा सकता, वस्तुतः वे 16 टीईयू को व्यवस्थित करने योग्य स्थल को घेरते हैं। अतः यह प्रस्ताव है कि यार्ड में ओडीसी द्वारा वस्तुतः घेरे जाने वाले भू-स्लॉटों की वास्तविक संख्या के आधार पर भंडारण प्रभारित किया जाए। सीसीटीएल का प्रस्ताव भू-स्तर से ऊपर घेरे गए स्लॉटों पर भंडारण प्रभारित करने का नहीं है तथा उस का प्रस्ताव केवल भू-स्तर पर भू-स्लॉटों के लिए प्रभार लगाने का है।

विंडमिल बाक्स विंडमिल ब्लेडों को, जिनकी लंबाई 40' से अधिक होती है, संवाहित करने वाले 40' कंटेनर हैं। अतः कार्गो कंटेनर से लगभग 40' की लंबाई तक बाहर लटकता रहता है। इस अतिरिक्त लंबाई को कंटेनरों के साथ संबद्ध विशेष एटेचमेंटों द्वारा सहारा दिया जाता है। इन कंटेनरों के कारण निम्न संभार तंत्र संबंधी अवरोध उत्पन्न होते हैं :-

(क) वे क्यूसी की टांगों से लंबाईवार नहीं गुजर सकते।

(ख) उन्हें सामान्यतः हैचवरण पर शीर्षस्थ टायर पर नौका में चढ़ाया जाता है।

(ग) वे एक्सट्रिकलली लोडिंग कंटेनर हैं।

(घ) विंडमिल ब्लेड अत्यंत संवेदी होते हैं तथा उन्हें अत्यंत सावधानी से प्रहस्तित करना पड़ता है।

इन कंटेनरों को संवाहित करने वाले ट्रेलरों को अनन्य निकासी स्थलों का प्रयोग करना पड़ता है क्योंकि उनकी घुमाव त्रिज्या बहुत अधिक है।

'कार्नर कास्टिंग समस्या' वाले कंटेनर वे हैं, जहां कार्नर कास्टिंग (स्थान जहां रो कंटेनर को स्प्रेडर की सहायता से उठाया जाता है) क्षतिग्रस्त होती है। अतः इन कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए सामान्य कंटेनर स्प्रेडर का प्रयोग नहीं किया जा सकता। वे तथा यार्ड दोनों में इन कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए विशेष गियर

(xii)(क) सीसीटीएल ने बताया है कि यह तम्बाकू कंटेनरों के धूम्रण को सुकर बनाने के लिए प्रति 40' कंटेनर के लिए 2000/-रुपए प्रभारित कर रही है। ऐसा प्रभार उद्ग्रहीत करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा दिए गए प्राधिकार का संदर्भ सूचित करें।

(ख) कंटेनरों के धूम्रण को सुकर बनाने के लिए प्रति कंटेनर (20' या 40' या >40') 2360/-रुपए (खंड 3.12.11 का क्रम सं० XIII) के प्रस्तावित प्रभार की यह सेवा प्रदान करने के लागत व्योरो सहित युक्तिसंगतता दर्शाए।

(xiii)(क) सीसीटीएल ने कंटेनर की रेल से सड़क अथवा विलोमतः स्थिति परिवर्तन या कंटेनर की स्थिति में किसी अन्य प्रकार के परिवर्तन के लिए 20', 40' तथा >40' वाले कंटेनर के लिए भिन्न-भिन्न दरें प्रस्तावित की हैं (खंड 3.12.11 का क्रमांक vi)। स्थिति परिवर्तन के लिए प्रभार के उद्ग्रहण के प्रयोजनार्थ कंटेनर के आकार के संदर्भ में दर का अंतर रखने की आवश्यकता नहीं है। सीसीटीएल 20' कंटेनरों के लिए प्रस्तावित दर को 40' कंटेनर तथा >40' कंटेनर के लिए भी स्थिति परिवर्तन हेतु अपनाने पर विचार करें।

(ख) इसी प्रकार गेट कट-ऑफ समय के पश्चात टर्मिनल में आने वाले निर्यात कंटेनरों के लिए प्रस्तावित प्रभारों को 20' कंटेनर के लिए प्रस्तावित दर पर समाधारित बनाया जाए। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि सीसीटीएल ने 20', 40' तथा >40' खतरनाक कंटेनरों के लिए उनकी घोषणा न किए जाने/गलत घोषणा किए जाने के लिए एकसमान दरों का प्रस्ताव किया है।

(xiv) सीसीटीएल ने अधोषित/गलत घोषित खतरनाक कंटेनर के लिए प्रयोज्य विद्यमान व्यवस्था के समान ओडीसी की घोषणा न करने/गलत घोषणा करने के

यथा एलीफेंट हुक/चाइनीज फिंगर्स वाले वायर रोप स्लिंगों का प्रयोग करना पड़ता है। अतः उनका प्रहस्तन ओडीसी के समान करना पड़ता है तथा इस लिए ओडीसी के लिए प्रयोज्य प्रभारों के उद्ग्रहण का प्रस्ताव इन कंटेनरों पर भी लागू है।

प्रति 40' कंटेनर 2000/-रुपए का प्रभार तम्बाकू निर्यातकों की विशिष्ट अपेक्षाओं के संबंध में विशेष सेवा अनुरोधों के रूप में लागू किया गया है, ताकि उन्हें निर्यात से तत्काल पूर्व कार्गो के धूम्रिकरण के लिए समर्थ बनाया जा सके तथा अपने निर्यात आदेशों के आधार पर टर्मिनल में कंटेनर लाने में समर्थ बनाया जा सके। निर्यात कंटेनर के लिए सामान्य सेवाओं के अतिरिक्त धूम्रिकरण सुकर बनाने के लिए सीसीटी द्वारा निष्पादित सेवाएं निम्न हैं :-

1. फ्यूमीगेंट के स्थापन को सुकर बनाने के लिए कंटेनर को भू-आधार प्रदान करना।
2. फ्यूमीगेंट के स्थापन के पश्चात कंटेनर की पुनः स्टैकिंग।
3. धूम्रिकरण के दौरान कंटेनर का भंडारण (लगभग 5 दिन)।
4. डिगैसिंग तथा हवा निकासी सुकर बनाने के लिए कंटेनर को भू-आधार प्रदान करना।
5. डिगैसिंग/हवा निकासी के पूरा होने पर कंटेनर की पुनः स्टैकिंग।
6. नामित यान स्लॉट तक संवहन के लिए फ्यूमीगेशन स्टैक से आईटीवी तक लिफ्ट ऑफ।
7. नामित यान स्लॉट तक आईटीवी से लिफ्ट ऑफ।
8. उक्त सभी प्रक्रियाओं को पूरा करने के लिए सीसीटीएल सामान्य निर्यात कंटेनर के लिए उपलब्ध 7 दिनों के अतिरिक्त तम्बाकू निर्यातक को 8 दिन का निःशुल्क भंडारण अनुमत करता है।

धूम्रिकरण कंटेनर के लिए प्रदान की जाने वाली सेवाएं ऊपर (xii)(क) में वर्णनानुसार हैं। प्रशुल्क वृद्धि इस प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में अनुरोध की गई सामान्य वृद्धि के समनुरूप है।

प्रास्थिति परिवर्तन में कंटेनर को रेल आईसीडी यार्ड से सामान्य सुपुर्वगी यार्ड में तथा विलोमतः अंतरित करना अंतर्ग्रस्त है। इसमें टर्मिनल के आईटीवी का प्रयोग करते हुए लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ तथा अंतरण अंतर्ग्रस्त है। अतः दरें एक 20', 40' तथा >40' कंटेनर के लिए एक समान नहीं हो सकती।

एक विशिष्ट मार्ग के लिए कट-ऑफ के पश्चात निर्यात कंटेनरों की स्वीकृति में बफर स्टैक में इन कंटेनरों को उतारना तथा फिर यान के लिए नामित स्टैक में अंतरण अंतर्ग्रस्त है, जिससे टर्मिनल के भीतर अतिरिक्त स्थानांतरण करना पड़ता है। अतः दरें 20' 40' तथा >40' कंटेनर के लिए समान नहीं हो सकती।

जब किसी ओडीसी कंटेनर की घोषणा अग्रिम कर दी जाती है, तो अपेक्षित प्रहस्तन गियर (स्लिंग, हुक इत्यादि) तथा यार्ड स्थल को अग्रिम आवंटित किया जा सकता है तथा कंटेनरों के दस प्रहस्तन के लिए प्रहस्तन बिंदुओं पर तैयार

लिए प्रति कंटेनर 3540 रुपए के विशेष प्रभार का प्रस्ताव किया है। ओडीसी के लिए खतरनाक कंटेनर हेतु प्रयोज्य दर को अपनाने के लिए तर्काधार को स्पष्ट करें।

रखा जा सकता है। यदि उनकी घोषणा नहीं की जाती/गलत घोषणा की जाती है तो उपर्युक्त सभी की व्यवस्था कंटेनर के वस्तुतः नजर आने पर ही की जानी होगी। इससे सीसीटीएल के किसी दोष के बिना कंटेनर के प्रहस्तन में विलंब हो जाता है। इसका प्रभाव न केवल विषयगत कंटेनरों पर पड़ता है, बल्कि अन्य कंटेनरों पर भी पड़ता है, जिन का प्रहस्तन संबंधित नौवहन लाइन द्वारा घोषणा किए जाने के कारण विलंबित हो जाता है।

- (xv) सीसीटीएल ने टर्मिनल के भीतर लैशिंग बिनों के संचलन के लिए इसके फोर्कलिफ्ट के प्रयोग हेतु प्रति कंटेनर 100/-रुपए के प्रभार का प्रस्ताव किया है (खंड 3.12.11 का क्रमांक xiv)। प्रस्तावित दर का औचित्य बताएं। इसके अतिरिक्त, सीसीटीएल द्वारा प्रशुल्क प्रस्ताव के अपने सारांश में इस संबंध में किया गया कथन कि 'यान से इन लैशिंग बिनों को निहित करने वाले कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रयोज्य पुनःनौकरण प्रशुल्क पर प्रभार प्रयोज्य है' स्पष्ट नहीं है। कृपया, इस कथन को स्पष्ट करें। प्रस्तावित दरों के मान में प्रयोज्य पुनःनौकरण प्रशुल्क का संदर्भ भी प्रस्तुत किया जाए।

इन लैशिंग बिनों को निहित करने वाले कंटेनरों को यान से उतार कर क्वे में रखा जाना है। ऐसे प्रत्येक कंटेनर में ऐसे लैशिंग बिनों की संख्या 12 तक होती है।

क. लैशिंग बिनों को तब क्यूसी के सन्निकट लदान/उतराई बिंदुओं तक सीसीटीएल के फोर्कलिफ्ट का प्रयोग कर संचलित किया जाता है। इन लैशिंग बिनों का प्रयोग प्रत्येक कंटेनर से उतारी गई लैशिंग सामग्री को भंडारित करने के लिए किया जाता है।

ख. किसी विशिष्ट खाड़ी से उतराई के एक बार पूर्ण हो जाने पर तथा लदान के आरंभ हो जाने पर कंटेनरों का यान पर ऑन बोर्ड लदान करते समय लैशिंग सामग्री का पुनः प्रयोग किया जाता है।

ग. लदान प्रचालन पूर्ण हो जाने पर समस्त लैशिंग बिनों को लैशिंग बिन कंटेनर में पुनः स्टैक किया जाता है तथा कंटेनर को यान पर ऑन बोर्ड पुनः लाद दिया जाता है।

घ. इस प्रकार लैशिंग बिन कंटेनर को क्वे के रास्ते यान पर पुनः लाद दिया जाता है तथा ऐसे पुनः लदान प्रभार प्रयोज्य किए जाएंगे।

ङ. चूंकि, प्रत्येक लैशिंग बिन के प्रहस्तन पर सीसीटीएल के लिए फोर्कलिफ्ट तथा कार्मिकों के प्रयोग के रूप में लागत अंतर्गस्त होती है, प्रति लैशिंग बिन 100/- रुपए का प्रहस्तन प्रभार प्रस्तावित है।

- (xvi)(क) प्रस्तावित सीएफएस आबद्ध ट्रकिंग प्रभारों के संदर्भ में कृपया निम्न को स्पष्ट/प्रस्तुत करें:-
प्रस्तावित सेवा एगपीटी अधिनियम की धारा 42(1) के प्रावधानों के अंतर्गत आती है तथा लाइसेंस करार में सीसीटीएल को ऐसी सेवाएं करने की अनुमति है।

चूंकि, इस सेवा में पत्तन के परिसर के बाहर वस्तुओं को हटाना, स्थानांतरित करना तथा संवहन अंतर्गस्त है, प्राधिकरण प्रस्तावित सेवा के लिए दर अनुसूची को अधिसूचित नहीं करेगा। तथापि, यह एक मूल्य वर्द्धित सेवा है, जो सीसीटीएल विशिष्ट ग्राहक अनुरोधों के आधार पर उपलब्ध कराता है।

- (ख) कृपया, ट्रक में बंगलौर आईसीडी के लिए जाने वाले कार्गो की भराई एवं ट्रक में ले जाने की सेवा प्रदान करने के लिए लागत व्ययों सहित 708/-रुपए प्रति सीबीएम या प्रति मीट्रिक टन, जो भी उच्चतर हो की दर का औचित्य बताएं, जिसका प्रस्ताव खंड 4 के अंतर्गत टिप्पणी 4.8 में किया गया है (सीएफएस पर उद्ग्रहणीय प्रभार)।

बंद ट्रक द्वारा संवहन	500/- रुपए/सीबीएम
संवहन के लिए बीमा प्रीमियम	- 65/- रुपए/सीबीएम
गंतव्य स्थल पर सर्वेक्षण शुल्क	- 50/- रुपए/सीबीएम
प्रलेखन प्रभार	- 35/- रुपए/सीबीएम
सीसीटीएल की कुल लागत	- 650/- रुपए/सीबीएम

कृपया नोट करें कि यह एक अपवादात्मक सेवा है, जो सीसीटीएल द्वारा हमारे ग्राहकों की विशिष्ट अपेक्षा पर सीसीटीएल द्वारा उपलब्ध कराई जाती है तथा सीसीटीएल के लिए वर्धनात्मक प्रमात्राओं में परिणामी होती है।

- (ग) कृपया, निम्न के संबंध में विभिन्न आईसीडी गंतव्यों के लिए कार्गो की भराई तथा प्रेषण के लिए टिप्पणी 4.9 पर प्रस्तावित प्रभारों का औचित्य बताएं :-
(i) एलसीएल पूर्ण भार प्रति ट्रक
(ii) 20' पूर्ण भार प्रति ट्रक
(iii) 27' पूर्ण भार प्रति ट्रक सेवा प्रदान करने की लागत के व्ययों सहित।

उपरोक्तानुसार।

- (घ) बंगलौर आईसीडी को छोड़कर किसी अन्य आईसीडी गंतव्य स्थलों को 27' पूर्ण भार प्रति ट्रक की भराई एवं प्रेषण के लिए प्रभार निर्धारित न करने के लिए कारण।

बंगलौर को छोड़ कर किसी अन्य स्थान के लिए वर्तमान में 27' ट्रक की कोई मांग नहीं है।

- उ विधि
- (i) जैसाकि सीसीटीएल द्वारा बताया गया है (राजस्व अनुमानों का पैरा 3), सीसीटीएल जन 2006 से ऑफ डीक सीएफएस को 100% आयात कंटेनरों के संचलन की परिकल्पना कर रही है। इस संबंध में, सीसीटीएल में अवतरण पर सीएफएस को सीधे एकसीएल कंटेनरों के संचलन के संबंध में सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत सीमाशुल्क विभाग से प्राप्त पत्र दिनांक 12 अप्रैल, 2006 की प्रति की प्रासंगिकता स्पष्ट करें। यह ध्यान रखनीय है कि दिनांक 12 अप्रैल, 2006 के पत्र की प्रति सीसीटीएल से सीधे क्रिचिक सीएफएस को कंटेनरों के संचलन के बारे में निष्कर्षात्मक नहीं है।
- (ii) ऑफ डीक सीएफएस को आयात वस्तुओं के प्रस्तावित एकमुश्त संचलन के कारण प्रयोक्ताओं के लिए समत प्रभावों का विश्लेषण करते हुए एक टिप्पणी प्रस्तुत करें। यह भी स्पष्ट करें कि किस प्रकार संबंधित ऑफ डीक सीएफएस तथा वहाँ प्रचलित व्यवस्था का संबंध किया जाएगा।
- (iii) इसी प्रकार मान्यता प्राप्त कंटेनरों के अस्तित्व के लिए प्रस्तावित प्रक्रिया के कारण प्रयोक्ताओं के लिए लागत प्रभाव का विश्लेषण प्रस्तुत करें।
- सीसीटीएल ने ऊपर उल्लिखित संचलन के बारे में देते हुए चेन्नई सीमाशुल्क सार्वजनिक नोटिस सं० 71/2006 की एक प्रति प्रस्तुत की है।
- ऑफ डीक सीएफएस के संचलन की लागत प्रति 20' कंटेनर 3300 रुपये तथा प्रति 40' कंटेनर 4500 रुपये है, जिसमें सीसीटीएल ने ऑफ डीक सीएफएस संचलन, सीएफएस में क्रिचिक ऑफ सीमाशुल्क परीक्षा तथा परीक्षा के परवाह आयातकर्ता ट्रक में लदान को सन्तुष्टकारी बनाने के लिए सीएफएस में 3 दिन का विशुद्ध अन्तर्गण शामिल है। ये प्रभाव सीमाशुल्क कटौत, सीमाशुल्क गृह अभिकर्ताओं तथा केबल ऑफ कंटेनरों द्वारा संचलन को प्रभावित किए गए हैं। सीसीटीएल किसी भी तरीके से इस प्रभाव के विपरीत को प्रभावित नहीं करेगा। यह संचलन आवश्यक हो गया था, क्योंकि सीमाशुल्क ने सीसीटीएल की सीएफएस सुविधा में एकसीएल कंटेनरों की ऑफ डीक परीक्षा की सुविधा को वापस ले लिया। इसके अतिरिक्त, यदि कंटेनरों को टर्मिनल से शीघ्रता से संबंधित नहीं किया जाता तो इससे टर्मिनल के भीतर संकुचन हो जाने से गोदी में जाने में विलंब होगा, जो बदले में अभिभार आदि के आरोपण से व्यापार जगत के लिए लागत वर्धन में परिणाम होगा।
- ऑफ डीक सीएफएस को संचलन प्रदान इस प्रकार किया जाता है जो आयातकर्ता के लिए कंटेनर में लागत को संचलन करती है। सीसीटीएल इस समझौते को प्रभावित नहीं करता।
- सीसीटीएल एसीपी अस्तित्व को टर्मिनल से सीधे अपने आयात कंटेनर की सुपुर्गगी देने के लिए 3 दिन प्रदान करता है। यह देखते हुए कि सीमाशुल्क कंटेनर के वास्तविक आगमन के 30 दिन पहले तक एसीपी आयातकर्ता को घोषणा के आकार पर प्रविष्टि बिल वाच करने तथा शुल्क अदा करने की सुविधा प्रदान करता है, 3 दिन की यह अवधि इस सुविधा का उपयोग करने के इच्छुक एसीपी आयातकर्ता के लिए पर्याप्त है। जब एसीपी आयातकर्ता टर्मिनल में अवतरण के 3 दिन-बराबर भी अपने कंटेनर की सुपुर्गगी प्राप्त करने में असफल रहता है, तभी सीसीटीएल आईजीएम में नौबत लाइन द्वारा उल्लिखित सीएफएस को सुचित करता है कि वह टर्मिनल से कंटेनर की गिरावटी संगत सीएफएस में कर दे। इसमें एसीपी स्टैक से संगत सीएफएस स्टैक में कंटेनर का स्थानांतरण अंतर्भूत होता है तथा इसलिए यह प्रस्तावित है कि स्थानांतरण प्रभार का सम्प्रेषण किया जाए।
- यदि एसीपी कंटेनर का परिचाय टर्मिनल से 3 दिनों के भीतर नहीं किया जाता है, तो प्रयोक्ता के लिए कोई अतिरिक्त लागत निर्धारित नहीं होगी। केवल उन मामलों में अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार तथा सीएफएस में ऊपर 5(ii) में क्या वर्णित संचलन एवं अस्तित्व प्रभार प्रयोज्य होंगे, जहां कंटेनर का परिचाय टर्मिनल से नहीं लिया गया है।

5.2.

सीसीटीएल ने निम्नलिखित अतिरिक्त प्रस्तुतीकरण किए हैं :-

- (क) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 में यह कहा गया है कि आपरेटर को संभावित हानि से बचाने के लिए रॉयल्टी अनुमत की जानी चाहिए। वर्तमान में अनुमत प्रतिफल नियोजित पूंजी पर 15% है तथा रॉयल्टी के एक भाग को अनुनुमत करने से प्रचालक 15% के वांछित तथा अनुमत प्रतिफल को अर्जित करने से वंचित रह जाता है। यद्यपि, सीसीटीएल ने संशोधित प्रशुल्क का परिकलन करने के प्रयोजनार्थ लागत के रूप में 27% राजस्व को विचार में लिया है, रॉयल्टी भुगतान को लागत के रूप में पूर्णतया अनुमत किया जाना चाहिए। अतः 15% से कम अर्जित वास्तविक प्रतिफल की व्याख्या भी आपरेटर को हानि के रूप में की जानी चाहिए (क्योंकि आपरेटर नियोजित पूंजी पर 15% प्रतिफल प्राप्त करने में असमर्थ है) तथा पूर्ण रॉयल्टी को पास-धु के रूप में अनुमत किया जाना चाहिए।
- (ख) सीसीटीएल ने केवल उच्च टिकट निविष्टि लागत मदों नामतः बिजली के लिए वर्ष 2004 से 2006 के दौरान आस्तियों के कुशल उपयोग द्वारा लागत कमी में परिणामी कुशलता लाभों को विचार में लिया है। ऐसे अन्य क्षेत्र हैं, जहां लागत कमियों के परिणामस्वरूप प्रचालनों की यूनिट लागत में कमी आई है। लागत कमियों का कुशलताओं से विशिष्ट पृथक्करण करने में कठिनाई के दृष्टिगत सभी लागतें अपचयनों को प्रस्ताव में शामिल नहीं किया गया है। तथापि, विचारार्थ कुशलता लाभों के 50% अंश का परिकलन प्रस्तुत है। अनुमानित कुशलता लाभों का 50% वास्तविक लागत कमी पर 128/- रुपए प्रति टीईयू (प्रति टीईयू वर्तमान राजस्व का 5%) तथा प्रति टीईयू की मुद्रास्फीति समायोजित लागत के लिए 196/- रुपए प्रति टीईयू (प्रति टीईयू वर्तमान राजस्व का 7%) बैठता है। अनुमानित कुशलता लाभों के 50% पर विचार करने के बाद, प्रतादित वृद्धि प्रस्ताव में निर्दिष्ट 11% की बजाए 16% के उर्ध्वमुखी संशोधन के अध्यक्षीन होगी।

6.

सीसीटीएल से दिनांक 25 जनवरी, 2007 के हमारे पत्र के तहत अनुरोध किया गया था कि वह अपने पत्र दिनांक 31 अक्तूबर, 2006 के तहत इसके द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणों से प्रत्युत्पन्न अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करें। सीसीटीएल ने अपने पत्र दिनांक 6 फरवरी, 2007 के द्वारा इसका उत्तर दिया है। हमारे द्वारा उठाए गए मुख्य प्रश्न तथा सीसीटीएल के उत्तर को नीचे सारणीबद्ध किया गया है:-

क्र०सं० हमारे प्रश्न

सीसीटीएल का उत्तर

- (i) संशोधित प्रस्ताव के अनुसार कंटेनर यातायात वर्ष 2008 (8.65 लाख टीईयू) तथा वर्ष 2009 (7.49 लाख टीईयू) में औसत कुशलता दर्शाते हैं। इस परिदृश्य में, सीसीटीएल वर्ष 2007 में यार्ड क्षमता को बढ़ाकर 9.42 लाख टीईयू करने का आग्रह करता है।

वर्ष 2006 में यार्ड क्षमता केवल 862978 टीईयू थी, जो वर्ष 2007 के लिए 914033 टीईयू की प्रस्तावित प्रमात्रा से निम्नतर है। वर्तमान क्षमता भी 2008 के पूर्वार्द्ध में 470860 टीईयू की पूर्वानुमानित प्रमात्रा को पूरा करने के लिए अपर्याप्त है, जो 942000 टीईयू की वार्षिकीकृत प्रमात्रा में परिकलित होती है। अतः यह आवश्यक है कि विद्यमान यार्ड की पुनःसज्जा की जाए।

सीएचपीटी से अधिग्रहीत स्टैकिंग यार्ड की सतह क्षतिग्रस्त थी तथा भार समर्थक कारक निकृष्ट थे तथा इसे पूर्णतया पुनःसज्जित किया जाना पड़ा। यार्ड 4 तथा 7 को छोड़कर लगभग पूर्ण यार्ड की पुनःसज्जा की गई है। ये दोनों यार्ड भी निकृष्ट अवस्था में हैं तथा बृहत टूट-फूट के साथ काफी अधिक धंस गए हैं। यदि इन यार्डों को शीघ्र ही पुनःसज्जित नहीं किया जाता तो शीघ्र ही वे प्रयोग न की जा सकने वाली स्थिति में आ जाएंगे। अतः यार्ड क्षमता बढ़ाने के अलावा पुनःसज्जा किया जाना अपेक्षित है। यदि इन यार्डों को पुनःसज्जित नहीं किया जाता तो वर्ष 2007 के लिए पूर्वानुमानित वृद्धि संभव नहीं होगी। यार्ड 4 की पुनःसज्जा लगभग पूर्ण हो गई है तथा यार्ड 7 की पुनःसज्जा यार्ड 4 की पुनःसज्जा पूर्ण होने पर आरंभ की जाएगी।

- (ii) द्वितीय टर्मिनल के चालू हो जाने के कारण यातायात में प्रत्याशित गिरावट पर विचार किए बिना वैकल्पिक लागत विवरण प्रस्तुत करें।

सीसीटीएल ने सीएचपीटी में द्वितीय टर्मिनल आरंभ करने के संबंध में अपनी पूर्ववर्ती स्थिति को पुनः दोहराया है। इसने आगे कहा है कि प्रत्याशित प्रमात्रात्मक गिरावट को विचार में लिए बिना प्रशुल्क का निर्धारण करना सीसीटीएल के प्रशुल्क आवेदन के लिए पूर्वाग्रहपूर्ण होगा। सीएचपीटी में द्वितीय टर्मिनल के कारण सीसीटीएल की प्रमात्रा पर प्रभाव को विचार में लिए बिना परिकलन प्रस्तुत करते समय आपरेटर ने कहा है कि प्रशुल्क संशोधन के प्रयोजनार्थ इस पर विचार नहीं किया जाएगा। परिकलनों से सीसीटीएल ने दर्शाया है कि कुशलता लाभों को विचार में लेने पर प्रशुल्क वृद्धि 13% बैठती है। सीसीटीएल ने पुनः दोहराया है कि इसके प्रशुल्क आवेदन पर विचार करते समय कुशलता लाभों के 50% (प्रति टीईयू 128 रुपए) को प्रतिधारित रखने की अनुमति दी जानी चाहिए।

का निवेश किया है। सीएचपीटी द्वारा सीसीटीएल की रसीदों/निवेशों की लेखापरीक्षा करने के लिए नियुक्त लेखापरीक्षा दल ने नवम्बर, 2001 से नवम्बर, 2005 की लेखापरीक्षा पूर्ण कर ली है तथा लेखापरीक्षा प्रमाणपत्र के अनुसार नवम्बर, 2003 की स्थिति के अनुसार सीसीटीएल ने 74.33 मिलियन अमरीकी डॉलर का निवेश किया है। दिसम्बर, 2003 से जून, 2006 तक की अवधि के दौरान सीसीटीएल द्वारा किए गए निवेशों का सत्यापन सनदी लेखाकार द्वारा लेखा परीक्षा के जरिए स्वतंत्र रूप से किया जाएगा।

कंटेनर यातायात की वृद्धि को विचार में लेते हुए सीसीटीएल ने एक और स्क्वे क्रेन का वर्धन करने की अपनी योजना के अलावा उत्पादकता स्तर को बढ़ाने के लिए सिविल संरचनाओं की पुनर्संज्जा तथा उपकरणों के प्रतिस्थापन के रूप में निवेशों का प्रस्ताव किया है। कंटेनर टर्मिनल के निष्पादन में सुधार करने के लिए ये सभी निवेश आवश्यक हैं तथा लाइसेंस करार के समरूप हैं।

जैसाकि भारतीय पतन संघ (आईपीए) द्वारा आकलन किया गया है, सीसीटीएल के पास उपलब्ध अवसंरचना के आधार पर टर्मिनल की क्षमता 10 लाख टीईयू है। एक और गैटरी क्रेन का वर्धन करने के सीसीटीएल के प्रस्ताव के मद्देनजर इस अतिरिक्त क्रेन का प्रभाव लगभग एक लाख टीईयू होगा।

- (ii) वर्ष 2006 के दौरान सीसीटीएल द्वारा अवसंरचना में किए गए अन्य निवेशों तथा नियोजित उपकरण के संदर्भ में सीसीटीएल की क्षमता तथा वर्ष 2007 से 2009 के दौरान जोड़े जाने के लिए परिकल्पित क्षमता को निर्दिष्ट करें। साथ ही, कंटेनर टर्मिनल की क्षमता के आकलन का ब्योरेवार परिकलन प्रस्तुत करें।

- (iii) कृपया, सीएचपीटी में जनवरी, 2008 में द्वितीय कंटेनर टर्मिनल के सूचित रूप से चालू हो जाने के कारण वर्ष 2008 तथा 2009 के लिए यातायात पूर्वानुमानों पर सीसीटीएल द्वारा विचारित प्रभाव पर विशिष्ट टिप्पणियों सहित सीसीटीएल द्वारा वर्ष 2006 से 2009 के लिए लगाए गए यातायात पूर्वानुमानों की युक्तिसंगतता पर विशिष्ट टिप्पणियां प्रस्तुत करें।

- (iv) कृपया, सीसीटीएल द्वारा वर्ष 2006 के लिए अदा किया गया पट्टा किराया, यदि कोई हो, उल्लेख करें।

द्वितीय कंटेनर टर्मिनल के लिए आशयपत्र अक्टूबर, 2006 के दौरान सफल बोलीदाता को सौंप दिया गया है। टर्मिनल को अपना प्रचालन 24 माह के भीतर आरंभ करना है। संविदात्मक शर्तों के अनुसार, टर्मिनल आपरेटर को निम्न यातायात का प्रहस्तन करना है:-

- (क) प्रचालन के प्रथम वर्ष के दौरान 1.50 लाख टीईयू
(ख) प्रचालन के दूसरे वर्ष के दौरान 2.75 लाख टीईयू
(ग) प्रचालन के तीसरे वर्ष के दौरान 5.00 लाख टीईयू

द्वितीय टर्मिनल के चालू होने के दृष्टिगत सीसीटीएल द्वारा वर्तमान में प्रहस्तन किए जा रहे कंटेनर यातायात को अंतरित किया जा सकता है, अतः सीसीटीएल द्वारा अनुमानित अवधारणा युक्तिसंगत प्रतीत होती है।

सीसीटीएल ने वर्ष 2006 के लिए निम्नलिखित पट्टा किराया प्रभार अदा किए हैं:-

सीएचपीटी द्वारा दावा की गई राशि	सीसीटीएल द्वारा अदा की गई राशि
2,22,76,407/- रुपए	1,39,62,910/- रुपए
(285 मीटर गोदी के लिए)	(अगस्त, 2006 में प्रदत्त)
12,25,07,969/- रुपए	7,41,96,000/- रुपए
(600 मीटर गोदी के लिए)	(नवम्बर, 2006 में प्रदत्त)

करार की शर्तों के अनुसार सीसीटीएल को 38/- रुपए वर्ग मीटर प्रति माह (5% वार्षिक मूल्य वृद्धि के साथ) की दर पर पट्टा किराया प्रभार अदा करने हैं। तथापि, मध्यस्थता पंचाट दिनांक 8 मार्च, 2006 के अनुसार, सीसीटीएल उसे आवंटित भूमि के लिए केवल 1 रुपया प्रति वर्गमीटर अदा करने के लिए उत्तरदायी है। सीएचपीटी के मध्यस्थता पंचाट को आस्थिगत रखने के लिए मद्रास में माननीय उच्च न्यायालय में मूल याचिका दायर की है। अतः सीसीटीएल लाइसेंस करार के अनुसार सीएचपीटी के दावे के अनुसार पट्टा किराया प्रभार अदा करने के लिए उत्तरदायी है। किन्तु, सीसीटीएल करार के अनुसार सीएचपीटी द्वारा उच्चतर राशि की मांग के बावजूद 8,86,58,910/- रुपए का वार्षिक लाइसेंस शुल्क अदा कर रहा है।

- (v) (क) सीसीटीएल ने कुछ अतिरिक्त सेवाओं की प्रस्तावित करने तथा विभिन्न प्रशासनिक प्रक्रियाओं को सुविधाजनक बनाने का प्रस्ताव किया है, जिनमें प्रमुख सेवाओं में निहितार्थ होने की संभावना है। सीसीटीएल इन प्रस्तावों की जांच करे तथा सुस्पष्ट अनुसूचित करें।
- (ख) ऑफ डीप सीएस के संयोजन के संबंध में प्रस्तावित परिवर्तनों की प्रयोजनता पर इनके प्रमुख निहितार्थों के संबंध में विस्तार से जांच करें।
- (ग) पुष्टि करें कि प्रस्तावित 'आवक ट्रक' सेवा सीसीटीएल तथा सीएसटीडी के बीच लाइसेंस करार के अंतर्गत शामिल है तथा साथ ही यह कि संगत सीएसटीडी अधिनियम, 1983 की धारा 42 के अंतर्गत आती है।

प्रमुख/उच्चतर प्रमुख प्रसारित करने का सीसीटीएल का तर्क सुविधाजनक प्रतीत होता है। तथापि, टीएसवी प्रयोजनताओं के परामर्श से एक सुविधाजनक प्रमुख अनुमोदित करेगा।

ऑफ डीप सीएस को कंटेनरों का प्रस्तावित संयोजन याई में संयोजन को सहज बनाने में सहायता करेगा, जिससे उत्पादकता बढ़ेगी। तथापि, परिस्थितियों पर आरोपित संयोजन प्रकार के क्षेत्र में अतिरिक्त भार को व्यापक रूप से परामर्श से निम्न रखा जाना चाहिए।

यह सीसीटीएल द्वारा आईसीडी आधारित परिस्थितियों को दी गई सुविधा है। यह एनपीटी अधिनियम, 1983 की धारा 42 के अंतर्गत नहीं है। तथापि, यह का निर्णय व्यापक जगत के परामर्श से किया जाएगा।

8. सीसीटीएल ने संयोजन प्रस्ताव पर 22 नवम्बर, 2006 को एक प्रस्तुतीकरण किया। प्रस्तुतीकरण में आवेजित प्रयोजनता के आधार पर, सीसीटीएल से हमारे पत्र दिनांक 14 दिसम्बर, 2006 के तहत कुछ और अतिरिक्त सुचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। सीसीटीएल ने दिनांक 8 दिसम्बर, 2006 के अपने पत्र के तहत अपेक्षित जानकारी प्रस्तुत कर दी है। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सुचना/स्पष्टीकरण तथा सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए उत्तर नीचे सारणीबद्ध किए गए हैं:-

कृपाकर: टीएसवी द्वारा पूरे गए प्रश्न

सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए उत्तर

- (i) सीसीटीएल से अनुरोध है कि वह उस रिपोर्ट की (वित्तीय क्षेत्र के आयात/रजिस्ट्रार) को प्रस्तुत करें, जिसके आधार पर हमने अपने आयात/पूर्वागुणन आयात है।

सीसीटीएल ने रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है। वर्तमान आयात के आधार पर यह आयात है कि वर्ष 2006 में आयात लगभग 13.18% होगी। इसके अलावा, सीसीटीएल ने हमें पत्र से अनुमानित आयात 2007 से 2008 के लिए 14% से अधिक की क्षेत्र की पुनर्गणना लगाया है।

अमरा में पर्याप्त वर्षों होगा तथा अमरा के वर्ष 2007 में 1.00 मिलियन टाईर से बढ़कर वर्ष 2008 में 2.41 मिलियन तथा वर्ष 2009 में 3.68 मिलियन टाईर होने की आशा है, जिससे क्षेत्र में टर्मिनलों के बीच अत्यधिक प्रतिस्पर्धा होगी। तथापि, यह मान लिया गया है कि क्षेत्र में द्वितीय टर्मिनल बाणिज्यिक प्रचालन जुलाई, 2008 से आरंभ करेगा, यह भी काफी संभावित है कि वे कंटेनर प्रचालन को जनवरी, 2008 से ही आरंभ करने में सक्षम हो जाएंगे। इसके परिणामस्वरूप, सीसीटीएल को निश्चित रूप से भारी व्यवसाय हाथि होगी। इसके अतिरिक्त, क्षेत्र में टर्मिनलों का अमरा उपयोग 2007 में 82% से गिर कर वर्ष 2008 में 77% तथा वर्ष 2009 में 59% तक निम्न होने की संभावना है। इसके परिणामस्वरूप, क्षेत्र में उपलब्ध प्रमाणा के लिए तीव्र प्रतिस्पर्धा होगी तथा सीसीटीएल का काजार, अंश क्षेत्र में गए टर्मिनलों के साथ-साथ क्षेत्र में अन्य टर्मिनल को चला जाएगा।

सीसीटीएल वर्ष 2007 में 100% अमरा पर प्रचालन करेगा। सीसीटीएल ने अपने भंडारण टाकों की पुनर्गणना के साथ-साथ निरंतर प्रक्रिया पुनर्गणना में निवेश के माध्यम से अपनी अमरा को निरंतर बढ़ाया है। किंतु, 2008 में कंटेनर भंडारण टाकों की पुनर्गणना के पूरा होने पर सीसीटीएल 941,720 टाईर की अपनी चरम अमरा पर पहुंच जाएगा। अतः यह वर्ष 2008 के पूर्वार्ध में 470,880 टाईर से अधिक का प्रचालन करने में सक्षम नहीं होगा। वर्ष 2008 के उत्तरार्ध में जब क्षेत्र में द्वितीय टर्मिनल में प्रचालन आरंभ हो जाएंगे, क्षेत्र में उपलब्ध प्रमाणा की साझेदारी दोनों टर्मिनलों द्वारा की जाएगी तथा एक साझेदारी 120,000 टाईर का प्रचालन द्वितीय टर्मिनल द्वारा तथा शेष का सीसीटीएल द्वारा किए जाने का अनुमान लगाया गया है। तथापि, चूंकि क्षेत्र में दूसरे टर्मिनल द्वारा 2008 के पूर्वार्ध में प्रचालन आरंभ किए जाने की आशा है, इसलिए टर्मिनल द्वारा 2008 तथा 2009 में अनुमानित प्रमाणाओं से कम का प्रचालन किए जाने

की संभावना है। चूंकि, सीसीटीएल वर्ष 2007 में क्षमता हासिल कर लेगा, वृद्धि दर पर पृथक रूप से विचार नहीं किया जा सकता तथा संपूर्ण दक्षिण भारत में वृद्धि को सीसीटीएल की प्रमात्रा के अनुमानन के लिए विचार में लेना होगा। उक्त अनुमान विगत एवं वर्तमान रुझान तथा सीसीटीएल में क्षमता अवरोध पर अवधारित हैं तथा इसलिए वर्ष 2008 तथा 2009 के लिए सीसीटीएल द्वारा अनुमानित प्रमात्रा बहुत अधिक है तथा वस्तुतः इसके अनुमानित प्रमात्राओं से निम्नतर होने की संभावना है।

- (ii) यह दर्शाने वाला एक विश्लेषण कि सीसीटीएल में ओडीसी के लिए भू-स्लाटों को नामनिर्दिष्ट करने से सीसीटीएल की क्षमता कम हो जाएगी।

स्टैक किस्म	टीईयू भू-स्लाट	स्टैक ऊंचाई	% उपयोग	स्थैतिक क्षमता	चरम आवश्यकता कारक	दिनों की सं०	डी डब्ल्यू ई ॥ में दिन	क्षमता टीईयू में
ओडीसी	204	1	50%	102	120%	365	5	6205
सामान्य क्षमता की हानि	204	4	85%	694	120%	365	5	42194 (35,989)

उक्त सारणी से यह स्पष्ट है कि चूंकि ओडीसी को केवल एक की ऊंचाई पर स्टैक किया जा सकता है तथा एक ओडीसी एक से अधिक भू-स्लाट को घेरता है, सीसीटीएल को यार्ड की लगभग 36,000 टीईयू क्षमता की हानि होती है।

- (iii) व्यय पूर्वानुमानों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा विचार में लिया गया 4.50% का मूल्यवृद्धि अपवर्तक वित्त मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा घोषित सभी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक पर आधारित है, जैसाकि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 में निर्धारित किया गया है। ऐसा होने से, सीसीटीएल का यह तर्क कि थोक मूल्य सूचकांक में पेट्रोल तथा डीजल मूल्यों में वृद्धि शामिल नहीं है, स्पष्ट नहीं है। सीसीटीएल से अनुरोध है कि वह थोक मूल्य सूचकांक में ईंधन लागत के भारांश को प्रस्तुत करे, जैसाकि प्रस्तुतिकरण के दौरान सहमति हुई थी।

वर्तमान थोक मूल्य सूचकांक प्राधिकरण द्वारा विचार में लिए जाने के लिए प्रस्तावित 4.5% प्रतिवर्ष की मुद्रास्फीति से कहीं उच्चतर है। वर्तमान में मुद्रास्फीति तीव्र वृद्धि रुझान पर है तथा इस समय लगभग 5.5% है। विगत 4 महीनों में यह 5% से काफी अधिक रही है। यह आशा है कि भविष्य में मुद्रास्फीति में और वृद्धि होगी तथा इसलिए 4.5% की मुद्रास्फीति यथार्थवादी अनुमान नहीं है, क्योंकि हम पहले ही 5.5% के स्तर पर पहुंच चुके हैं। मुद्रास्फीति के 5.5% को पार कर लेने के बावजूद हमने प्रशुल्क प्रस्ताव में सामान्य मुद्रास्फीति के रूप में केवल 5% को विचार में लिया है। विगत में डीजल की कीमत में वृद्धि मुद्रास्फीति में सामान्य वृद्धि से कहीं उच्चतर रही है। डीजल मूल्य वर्ष 2004 के 25.46 रुपए/लीटर से बढ़कर वर्तमान में 34 रुपए/लीटर हो गया है, जो विगत 2 वर्षों में 37% की वृद्धि है। इसके अतिरिक्त वस्तुओं के समूह के थोक मूल्य सूचकांक में खनिज तेल का भार 8.99% है, जबकि सीसीटीएल में कुल लागत के % के रूप में ईंधन लागत (रॉयल्टी, पट्टा किराया, मूल्यहास तथा तकनीकी सेवा शुल्क को छोड़कर, क्योंकि ये लागतें थोक मूल्य सूचकांक द्वारा चालित नहीं हैं) 18% से अधिक है। अतः ईंधन मूल्य सीसीटीएल लागत संरचना के प्रति थोक मूल्य सूचकांक की अपेक्षा कहीं अधिक संवेदी है तथा इसलिए लागत परिकलन एवं प्रशुल्क अनुप्रयोग के प्रयोजनार्थ इसके साथ पृथक संव्यवहार किया जाना आवश्यक है।

- (iv) कृपया, वर्ष 2001 से 2006 के लिए वेतन में संबंधित विगत वर्षों की तुलना में वास्तविक प्रतिशत वृद्धि प्रस्तुत करें।

वर्ष 2001 से 2006 के लिए वास्तविक % वेतन वृद्धि निम्न प्रकार रही है :-

वर्ष	कुल वेतन लाख रुपए	कर्मचारियों की औसत संख्या	प्रति कर्मचारी औसत वेतन (लाख रु०)	वेतन में % वृद्धि
2002	712	414	1.72	उ०न०
2003	753	417	1.80	5%
2004	917	411	2.23	24%
2005	986	364	2.71	21%
2006	1281	417	3.07	14%

हालांकि, हमने वर्ष 2004 में मुद्रास्फीति के प्रति वृद्धि को सीमित रखने का प्रयास किया था, उस वर्ष श्रमिक अशांति रही। अतः हमें मजदूरी में उच्चतर वृद्धि का सहारा लेना पड़ा। भारत में विगत हाल में मजदूरी में औसत वृद्धि 14% से

अधिक रही है तथा विदेशों ने 2002 के लिए और भी कमतर नजदारी बुद्धि का पूर्वानुमान लगाया है। इसके अतिरिक्त, सीसीटीएल के अधिकृत कर्मचारी अर्द्धता प्राप्त कर्मचारी हैं तथा हमें आईटी एवं बीपीओ जैसे बर्नात्मक उद्योगों से निरंतर प्रतिस्पर्धा का जोखिम है, जो वेबसाई में तथा उसके अन्यथा प्रयास कर रहे हैं। अतः शीघ्र तकनीकों को प्रतिस्पर्धित रखने के लिए यह आवश्यक है कि हम वर्तमानियों को प्रतिस्पर्धी-प्रकार तथा वेबसाई की वेबसाई करें।

- (V) सीसीटीएल ने तत्काल कंटेनरों के बुकिंग को सुकर बनाया है, जिसके लिए सीसीटीएल प्रति कंटेनर 2000/-रुपए का प्रभार लगाता है जिसके इसने अपने प्रस्ताव में बताया है। यह दर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की गई प्रतीत नहीं होती। अतः सीसीटीएल से अनुरोध है कि वह उस प्राधिकार की प्रति अग्रहित करे जिसके आधार पर सीसीटीएल द्वारा 2000/-रुपए प्रति कंटेनर की दर उद्घोषित की जाती है।

लाइसेंस करार के अंतर्गत सीसीटीएल का बुकिंग प्रारम्भ किए गए कार्यों को अधिकतम करने के लिए प्रस्ताव करना है उसके परिवर्तन बुकिंगों तथा सेवाओं का इष्टतम उपयोग हासिल किया जा सके। इस बुकिंग की प्राप्ति हेतु बुकिंग की सेवा व्यापार जगत को प्रदान की जाती है। अत्रालोक द्वारा बुकिंग की आवश्यकता के आधार पर तत्काल निर्वातक सीसीटीएल के भीतर केमों का बुकिंग करती है। बुकिंग कंटेनर सबसे ही टर्मिनल पर उपलब्ध है, इससे टर्मिनल में ही बुकिंग प्रक्रिया के पूर्ण होने पर तत्काल निर्वातक कंटेनरों का स्थिति पर्याप्त सुकर हो प्रस्ताव है। यदि यह प्रक्रिया लोक डॉक सीएफएस में करवाई जाती हो तो इसमें कोई भी ट्रक सेवा की आवश्यकता होगी - एक लिफ्ट के गोदान से सीएफएस के लिए तथा दूसरा सीएफएस से टर्मिनल के लिए। जिसमें निर्यातकों को अधिकृत लागत का वहन करना पड़ेगा। इसके अतिरिक्त, सीएफएस में एक बार बुकिंग के लिए एक बार एक बार डिग्रेसिंग के लिए लिफ्ट ऑन तथा लिफ्ट ऑफ होगा। निर्वातक को कंटेनर सीधे सीसीटीएल में भेजने से इन सभी समस्याओं की वृद्धि होती है। व्यापारियों के साथ 2000/-रुपए के प्रभार पर सहमति हुई है कि इस सेवा का उपयोग कर रहे हैं, क्योंकि यह सेवा उन्हें अत्यधिक प्रतिस्पर्धी लागत पर उपलब्ध करवाई जाती है। बुकिंग, यह सेवा लाइसेंस करार के अंतर्गत विनिर्दिष्ट नहीं है, प्राधिकरण द्वारा इस संबंध में प्रशुल्क अधिसूचित करना आवश्यक नहीं है।

- (VI) सीसीटी ने अत्यधिक सेवा सुविधा उपलब्ध करानी शुरू कर दी है तथा उसके लिए दरों का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में सीसीटीएल से अनुरोध है कि वह यह पुष्टि करे कि क्या 'अत्यधिक सेवा' सुविधा इसके द्वारा चेन्नई पतन न्यास के साथ किए गए लाइसेंस करार के प्रावधान के अनुसार है।

सीसीटीएल सीएफएस का प्रचालन चेन्नई पतन न्यास के साथ रिजवासी करार के भाग के रूप में करता है। सीएफएस के भीतर कार्यों के अधिष्ठाता के रूप में कार्य करते हुए सीसीटीएल शिपिंग लाइनों तथा विभिन्न आईसीडी गन्तव्य स्थलों के कंसोल एजेंटों के विशिष्ट अनुरोध पर कार्यों का संचालन सुकर बनाता है। अधिष्ठाता के रूप में, सीसीटीएल को अपने सीमाशुल्क बांड के अंतर्गत यह सेवा उपलब्ध कराने की अनुमति सीमाशुल्क नियमों के अनुसार दी गई है। तथापि, लाइसेंस करार में इस सेवा को विनिर्दिष्ट नहीं किया गया है तथा इसलिए प्राधिकरण इस सेवा के लिए प्रशुल्क को अधिसूचित नहीं करेगा। सीसीटीएल इस सेवा के लिए प्रभार उन शर्तों के आधार पर लेगा जो वह समय-समय पर अपने ग्राहकों के साथ करने पर सहमत हो।

सीसीटी ने निम्नलिखित मुद्दों का भी उल्लेख किया है :-

- (i) कुशलता लाभों के परिकल्पन को इसके प्रशुल्क अनुप्रयोग में विचार में नहीं लिया गया था। इन कुशलता लाभों का 50% 128 रुपए प्रति टीईयू होता है। इस कुशलता लाभ की विचार में लेने पर प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि 11% से बढ़कर 16% पर संशोधित हो जायेगी। अतः हमारा प्राधिकरण से अनुरोध है कि वह प्रशुल्क प्रस्तावों को अंतिम रूप देते समय कुशलता लाभों पर विचार करे।
- (ii) विगत 3 वर्षों में सीसीटीएल ने प्रति टीईयू राजस्व वसूली 2004 में 2902/-रुपए से कम होकर वर्ष 2006 में 2598/- रुपए रह गई है, जो 2 वर्षों में 11% की गिरावट है। यह एक प्रत्यक्ष लाभ है, जो व्यापार जगत को उपाजित हुआ है तथा प्रति टीईयू औसत लागत कम हो गई है।
- (iii) सीसीटीएल में वसूली प्रचालनों के कारण व्यापार जगत को अत्यधिक लाभ पहुंचा है। मौद्रिक संदर्भ में, ये लाभ लगभग 18.4 मिलियन अमरीकी डॉलर बैठते हैं। इसकी तुलना में, अगली प्रशुल्क अवधि के दौरान प्रशुल्क संशोधन का लाभ केवल 2.9 मिलियन अमरीकी डॉलर है। यह लाभों की एक छोटी प्रतिशतता है, जो व्यापार जगत को पहले ही उपाजित हो रही है तथा बिना किसी कमी के इसे अनुमत किया जाना चाहिए।

9.1. सीसीटीएल के दिनांक 8 दिसम्बर 2008 के पत्र की प्रति सीएचपीटी को उसकी अभ्युक्तियों हेतु हमारे पत्र दिनांक 27 दिसम्बर 2006 के तहत अग्रहित की गई थी। सीएचपीटी ने दिनांक 3 फरवरी 2007 के पत्र के तहत उत्तर दे दिया है।

9.2. (क) अपने पत्र दिनांक 9 जनवरी 2007 के अनुसार सीएचपीटी ने सूचित किया है कि इसने अक्टूबर 2006 के दौरान तुलनात्मकता को द्वितीय कंटेनर टर्मिनल के लिए आशय पत्र सौंप दिया है, जबकि सीएचपीटी के दिनांक 3 फरवरी 2007 के पत्र में वह बताया गया है कि पतन द्वारा आशय पत्र दिसम्बर 2006 में जारी किया गया था। आशय पत्र की वास्तविक तिथि की पुष्टि करने हेतु एक प्रश्न के उत्तर में सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 21 फरवरी 2007 के तहत पुष्टि की है कि द्वितीय कंटेनर

टर्मिनल के विकास के लिए आशय पत्र 5 नवम्बर, 2006 को जारी किया गया था। सीएचपीटी को प्रत्याशा है कि करार पर मार्च, 2007 के प्रथम सप्ताह में हस्ताक्षर हो जाएंगे।

- (ख) सीएचपीटी से आगे अनुरोध किया गया था कि वह द्वितीय कंटेनर टर्मिनल द्वारा अपने प्रचालन आरंभ किए जाने की संभावित तिथि विनिर्दिष्ट करें। सीएचपीटी ने उत्तर दिया है कि लाइसेंस अवधि करार पर हस्ताक्षर किए जाने की तिथि (मार्च, 2007 का पहला सप्ताह) से आरंभ होगी तथा लाइसेंस धारक मार्च, 2007 से 18 माह के भीतर निर्माण कार्य पूरा कर लेगा। इसका आशय यह है कि प्रचालन आरंभ किए जाने के लिए निर्माण कार्य लाइसेंसधारक द्वारा अगस्त, 2008 तक पूरा कर लिया जाएगा। अतः यह उल्लेखनीय है कि सीएचपीटी द्वारा निर्माणवधि को और छः महीनों के लिए विस्तारित कर दिया जाएगा, जैसाकि सीएचपीटी द्वारा सूचित किया गया है। इसका आगे यह अर्थ है कि द्वितीय कंटेनर टर्मिनल ऑपरेटर फरवरी, 2009 तक भी प्रचालन आरंभ कर सकता है।

10. संदर्भाधीन मामले पर संयुक्त सुनवाई चेन्नई पतन न्यास के परिसर में 5 जनवरी, 2007 को आयोजित की गई थी। सीसीटीएल, सीएचपीटी तथा प्रयोक्ताओं ने अपने प्रस्तुतिकरण प्रस्तुत किए हैं।

11. सीसीटीएल ने दिनांक 12 जनवरी, 2007 के अपने पत्र के तहत संयुक्त सुनवाई में हमारे द्वारा पूछे गए मुद्दों पर आगे स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए हैं। हमारे द्वारा उठाए गए मुद्दे तथा सीसीटीएल द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण नीचे सारणीबद्ध किए गए हैं :-

क्र०सं० हमारे द्वारा उठाए गए मुद्दे

सीसीटीएल द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण

- (i) रियायत करार के प्रावधान जिनके अंतर्गत धूम्रीकरण सेवाएं प्रदान की जाती हैं।

(i) रियायत करार के खंड 3.08 के अनुसार, लाइसेंस धारक की बचनबद्धता नीचे निर्दिष्टानुसार निम्नलिखित हैं :-

'इस अनुच्छेद 3.08 के अंतर्गत लाइसेंसधारक की शामिल बचनबद्धताओं में निम्नलिखित शामिल नहीं होगा.....'

इस खंड के आधार पर यह स्पष्ट है कि रियायती करार में सीसीटीएल का दावित्व केवल एक निर्दिष्टात्मक सूची है तथा व्यापारियों द्वारा अनुरोध की गई किसी अतिरिक्त सेवा की व्यवस्था को प्रतिबंधित नहीं करती।

(ii) खंड 3.8 के (i) 2 (ख) के अनुसार लाइसेंसधारक अधिकतम कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रयास करेगा, ताकि परियोजना सुविधाओं तथा सेवाओं का इष्टतम उपयोग हासिल किया जा सके, बशर्ते कि इस उपबंध की व्याख्या लाइसेंसधारक को प्रशुल्क डिकार्गिंग या छूट प्रक्रियाएं अपनाने के लिए बाध्य करने के रूप में नहीं की जाएगी, सिवाए तब जब यह दोस व्यापार व्यवहारों के अनुसार लाइसेंसधारक की स्थायी लाभप्रदता को खत्म करने के हित में हो।

धूम्रीकरण क्रियाकलाप सीसीटी में तम्बाकू कंटेनरों को आकृष्ट तथा प्रतिधारित करने तथा इसकी सुविधाओं का इष्टतम उपयोग हासिल करने के लिए अधिकतम कार्गो का प्रहस्तन करने के उद्देश्य से किए जाते हैं।

- (ii) सीसीटीएल यह क्यों मानता है कि धूम्रीकरण सेवाओं के लिए प्रभारों हेतु इस प्राधिकरण का अनुमोदन आवश्यक नहीं है

हमने दिनांक 27 अक्तूबर, 2006 के अपने पत्र के तहत धूम्रीकरण सेवाओं के सुविधाकरण के लिए सीसीटी द्वारा किए जाने वाले कार्यकलापों का विस्तृत विवरण तैयार किया है। सीसीटी द्वारा 40' कंटेनर के लिए 2000/- रुपए वसूल किया जाता था, जोकि मौजूदा प्रशुल्कों पर आधारित था तथा इसका परिकलन निम्न प्रकार किया गया था :-

(क)	धूम्रीकरण और पुनः ढेर लगाने के लिए कंटेनर नीचे उतारना	965.25 रुपए
(ख)	गैस हटाने और पुनः ढेर लगाने के लिए कंटेनर नीचे उतारना	965.25 रुपए
(ग)	प्रलेखन प्रभार	50.00 रुपए
(घ)	सील हटाना/लगाना जहां लागू हो	19.00 रुपए
	कुल प्रभार	2000 रुपए

धूम्री, सीसीटी द्वारा वसूल किए गए प्रभार टीएएमपी द्वारा अनुमोदित प्रशुल्कों के अनुसार थे, इसलिए इन कार्यकलापों हेतु किसी विशिष्ट प्रशुल्क मद की आवश्यकता नहीं थी।

युक्ति, सील लगाने/हटाने के कार्यकलाप का परिवीक्षण करना कठिन होता है, इसलिए विनिर्दिष्ट प्रशुल्क के रूप में प्रभार के तौर पर हमने क्रियान्वयन संबंधी किसी भी भ्रम से बचने के लिए एक समेकित दर हेतु अनुरोध किया है।

(iii) क्या इन प्रभारों पर पतन को रॉयल्टी देय है?

सीएचपीटी को देय रॉयल्टी का रियायत करार के खंड 5.02 के अनुसार शुद्धीकरण प्रभार के रूप में भुगतान किया जाता है।

(iv) रियायत करार के किन प्रावधानों के अंतर्गत आईसीडी-आबद्ध ट्रक सेवाएं प्रदान की जाती हैं।

आबद्ध ट्रक सेवा कार्गो की एक आबद्ध क्षेत्र (पतन) से दूसरे आबद्ध क्षेत्र (सीएफएस/आईसीडी जैसे पतन से बाहर के क्षेत्र) तक दुलाई सेवा है, जिसके लिए सीएफएस या आईसीडी में सीमाशुल्क से पूर्व अनुमति ली जाती है। कॉनकोर, सीडब्ल्यूसी जैसी सरकारी कंपनियों और अन्य निजी सीएफएस/आईसीडी प्रचालकों द्वारा यह सेवा नियमित रूप से प्रदान की जाती है। इसी प्रकार, सीसीटी भारतीय कंपनी अभिनियम 1956 के अधीन एक पंजीकृत कंपनी है और इसके कार्यकलापों के कार्यक्षेत्र का संस्था के अंतर्नियमों के ज्ञापन में इसके उद्देश्य संबंधी खंड में उल्लेख किया गया है। कंपनी का मुख्य उद्देश्य रियायत करार के अंतर्गत केवल सेवाओं के प्रावधान तक ही सीमित नहीं है। तदनुसार, समझौता ज्ञापन और संस्थान अंतर्नियमों में प्रावधानों तथा येनई सीमाशुल्क के आवश्यक अनुमोदनों के साथ सीसीटी अपने ग्राहकों को यह सेवा प्रदान करता है। ऊपर किए गए उल्लेख के अलावा, हम यह भी स्पष्ट करना चाहेंगे कि सीएचपीटी के साथ रियायत करार में कोई विशिष्ट प्रतिबंध नहीं है, जोकि रियायत करार के अधीन इसके अपने मूल व्यवसाय में सुधार लाने के लिए कंपनी को इन कार्यकलापों को करने से रोकता हो।

(v) सीसीटी को यह विश्वास कैसे है कि आईसीडी आबद्ध ट्रक सेवा के प्रभारों हेतु टीएएमपी के अनुमोदन की आवश्यकता नहीं है?

हमारा मत है कि टीएएमपी महापतन न्यास अधिनियम, 1963 के प्रावधानों के अंतर्गत स्थापित एक प्राधिकरण है, जिसका कार्य महापतन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 की उपधारा (1) के अधीन प्राधिकृत महापतन अधिकांश किसी अन्य व्यक्ति द्वारा सेवाएं प्रदान किए जाने के लिए प्रशुल्क निर्धारित करना है। इस मामले में, हमारा मत है कि पतन क्षेत्र से बाहर किसी सुविधा पर हमारे ग्राहक को आबद्ध ट्रक सेवा प्रदान करना महापतन न्यास अधिनियम की प्रयोज्यता के भीतर नहीं है और तदनुसार यह माननीय प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क विनियमन के क्षेत्राधिकार से बाहर है।

12. तत्पश्चात, सीसीटीएल ने अपने दिनांक 19 फरवरी, 2007 के पत्र द्वारा वर्ष 2006 के दौरान नियत परिसंपत्तियों में की गई अभिवृद्धियों से संबंधित सहायक दस्तावेजों के साथ-साथ वर्ष 2006 के लिए लेखापरीक्षा न किए गए लेखा और वर्ष 2007 के लिए प्रस्तावित निवेशों की स्थिति संबंधी दस्तावेज प्रस्तुत किए हैं। इसके अलावा, इसने निम्नलिखित अनुरोध प्रस्तुत किए हैं -

(क) सीसीटीएल ने विद्युत लागत के लिए इसके दिनांक 27 अक्टूबर, 2007 के पत्र में सूचित दक्षता लाभों संबंधी अपने मत पर बल देते हुए यह उल्लेख किया है कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में दिए गए उदाहरण के अनुसार अगले प्रशुल्क चक्र के लिए लागत परिकलन हेतु पिछले प्रशुल्क चक्र में प्राप्त दक्षता लाभों के 50% को शामिल किया जाना चाहिए और आगामी प्रशुल्क अवधि में संभावित 50% दक्षता लाभों को परिकलन का हिस्सा नहीं बनाया जाना चाहिए।

(ख) प्रचालक ने उल्लेख किया है कि इसने मौजूदा संसाधनों और प्रक्रिया नवीकरण के बल उपयोग द्वारा ही पिछले चक्र के दौरान उच्चतर क्षमता-उपयोग प्राप्त करने का प्रबंध किया है। इसलिए, प्रति इकाई लागत में कमी न केवल नियत एवं परिवर्तनीय लागत ढांचे के कारण बल्कि यह सीसीटीएल द्वारा परिणामी दक्षता लाभों के माध्यम से भी प्राप्त की गई थी। अतः लागत में कमी सीसीटीएल की कार्यक्षमता के कारण ही संभव हो सकी थी।

(ग) सीसीटीएल ने आबद्ध ट्रक दुलाई प्रभार अधिसूचित न करने के अपने पूर्ववर्ती विचार पर पुनः जोर दिया है।

13. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्डों में उपलब्ध हैं। प्राप्ता दिप्पणियों और उद्देश्यों पर संबद्ध पत्रों द्वारा प्रस्तुत तर्क संबंधित पार्टियों को अलग से भेज दिए जाएंगे। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

14. इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है -

- (i) मौजूदा (तत्कालीन) दो-वर्षीय वैधता अवधि का अनुसरण करते हुए सीसीटीएल में मई, 2004 में संशोधित प्रशुल्क मई, 2006 में समीक्षा के लिए देय हो गया था। सीसीटीएल ने अपने दरों के मान के सामान्य संशोधन हेतु प्रस्ताव इस प्राधिकरण के समक्ष दिनांक 18 अप्रैल, 2006 को प्रस्तुत किया था। प्रस्तावित दरों में 18% की सामान्य वृद्धि के अलावा, सीसीटीएल ने कुछ प्रचालनगत प्रक्रियाओं के यौक्तिकीकरण से संबंधित शर्तों और कुछ नई सेवाओं के लिए प्रशुल्क लागू करने का भी प्रस्ताव किया है। सीएचपीटी में दूसरे कंटेनर टर्मिनल के चालूकरण की सुचना और लागत अनुमानों को अद्यतन किए जाने के आधार पर सीसीटीएल ने अगस्त, 2006 तक के वास्तविक आंकड़ों पर आधारित लागत विवरणों को अद्यतन करते हुए 31 अक्तूबर, 2006 को एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। सीसीटीएल ने मौजूदा प्रशुल्क की तुलना में 18% की प्रस्तावित वृद्धि दरों को कम करके 11% कर दिया है। दरों में प्रस्तावित वृद्धि में कमी प्रथम दृष्टया वर्ष 2006 से 2009 तक अनुमानित कंटेनर यातायात में उर्ध्वगामी संशोधन के कारण दिखाई देती है। बाद में, सीसीटीएल ने संपूर्ण वर्ष 2006 के लिए लेखा की लेखापरीक्षा न की गई विवरणी प्रस्तुत कर दी है। दिनांक 31 अक्तूबर, 2006 के संशोधित प्रस्ताव के साथ-साथ वर्ष 2006 के वास्तविक आंकड़ों पर प्रचालक के मौजूदा प्रशुल्क की समीक्षा के लिए विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (ii) सीएचपीटी ने सीसीटीएल के प्रशुल्क प्रस्ताव के लागत व्योरे के परिचालन के बारे में पुनः एक मुद्दा उठाया है। इस मुद्दे पर इस प्राधिकरण द्वारा सीसीटीएल के सामान्य संशोधन प्रस्ताव से संबंधित दिनांक 4 मई, 2004 के आदेश में पर्याप्त रूप से कार्यवाई की गई थी। सीएचपीटी ने तात्कालिक प्रस्ताव के लागत व्योरे के परिचालन की मांग की है। यह स्पष्ट किया जाता है कि सीसीटीएल से यथा प्राप्त पूर्ण प्रस्ताव संगत प्रयोक्ताओं और सीएचपीटी को परिचालित कर दिया गया था।
- (iii) साधारणतया, लागत अनुमानों में वार्षिक वृद्धि पर संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों, जो यह अपेक्षा करते हैं कि महापत्तनों और टर्मिनल प्रचालक के व्यय संबंधी पूर्वानुमान, भारत सरकार द्वारा यथा घोषित सभी वस्तुओं के लिए थोक बिक्री मूल्य सूचकांक के वर्तमान घट-बढ़ के संदर्भ में मूल्य में उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप होने चाहिए, के खंड 2.5.1 के अनुसार विचार किया जाता है। वित्तीय वर्ष 2005-06 के लिए औसत मुद्रास्फीति दर के आधार पर 4.5% के वार्षिक वृद्धि अनुपात पर वर्ष 2006-07 के दौरान निर्णय किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों के लागत विवरण में व्यय के पूर्वानुमान के लिए विचार किया जाता है। चूंकि, सीसीटीएल ने प्रचालन लागत के अनुमान में वृद्धि अनुपात के रूप में भिन्न प्रतिशतता अपनाई है, इसलिए उपरोक्त स्थिति से सीसीटीएल को पुनः अवगत कराया गया था। सीसीटीएल ने वर्णन किया है कि सभी लागत मदों के लिए समरूप मूल्यवृद्धि का प्रयोग गलत होगा और वर्ष 2006-07 में प्रशुल्क मामलों का निर्णय करने के लिए वित्तीय वर्ष 2005-06 के लिए प्रकाशित थोक बिक्री मूल्य सूचकांक को मानना उपयुक्त नहीं है। यह मानना होगा कि सभी वस्तुओं के लिए थोक बिक्री मूल्य सूचकांक एक भारांशित औसत सूचकांक है, जो विभिन्न समूहों में मूल्य के घट-बढ़ को शामिल किया जाता है।
- सीसीटीएल की समीक्षा किए गए दरों के मान संभवतः अप्रैल, 2007 माह में सीसीटीएल द्वारा कार्यान्वयन के लिए लागू हो सकते हैं। मुद्रास्फीति की विद्यमान वृद्धिकारी प्रवृत्ति पर विचार करते हुए वर्तमान 52 सप्ताह की औसत मुद्रास्फीति, जो सीमांतिक रूप से 5% से अधिक सूचित की गई है, के संदर्भ में वार्षिक वृद्धि अनुपात को अद्यतन करना आवश्यक होगा। इस स्थिति के दृष्टिगत 5% की वार्षिक वृद्धि पर, जहां भी आवश्यक हो, व्यय के अनुमान के लिए विचार किया जाता है।
- (iv) मई, 2004 में सीसीटीएल के दरों के मान की पिछली समीक्षा वर्ष 2004 और 2005 के लिए अनुमानित लागत स्थिति पर आश्रित रहते हुए की गई थी। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 द्वारा अधिदेशित इस प्राधिकरण से महापत्तन/उनमें निजी प्रचालक के वास्तविक और वित्तीय कार्यनिष्पादन की विद्यमान प्रशुल्क नियत करते समय आश्रित पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में समीक्षा करना अपेक्षित है।
- इस प्राधिकरण के दिनांक 4 मई, 2004 के आदेश द्वारा निर्धारित सीसीटीएल के दरों के मान की दो वर्षों की वैधता समाप्त हो गई थी और इस प्राधिकरण ने दिनांक 11 मई, 2006 के आदेश द्वारा दरों के मान की वैधता 4 जून, 2006 से आगे छः महीनों की अवधि के लिए बढ़ा दी। इसका अर्थ यह होता है कि सीसीटीएल ने मई, 2004 में अनुमानित प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2006 के दौरान भी सुविधाओं का प्रचालन जारी रखा। इसलिए, प्रचालक द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2006 के दौरान सीसीटीएल के वास्तविक कार्यनिष्पादन को भी सीसीटीएल के पूर्व कार्यनिष्पादन के विश्लेषण के प्रयोजनार्थ वर्ष 2004 और 2005 के लिए सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत अनुमानों की तुलना में वास्तविक राशि की तुलनात्मक स्थिति के साथ हिसाब में लिया गया है।
- (v) वर्ष 2004 से 2006 के दौरान सीसीटीएल के कार्यनिष्पादन की चर्चा नीचे की गई है :-
- (क) इस प्राधिकरण ने दिनांक 4 मई, 2004 के अपने आदेश में कंटेनर भंडारण प्रभार में 100%, खतरनाक कंटेनर पर भंडारण प्रभार में 25% और पोतांतरण प्रहस्तन प्रभारों में 10% की वृद्धि की अनुमति दी थी। संशोधित दरें दिनांक 5 जून, 2004 को लागू हुईं। चूंकि प्रशुल्क के उर्ध्वमुखी संशोधन का प्रभाव वास्तविक आय से प्रदर्शित होता है, इसलिए मई, 2004 में अनुमत्य वृद्धि के संदर्भ में अनुमानित आय को वास्तविक राशियों और अनुमानों के बीच सही तुलना करने के लिए अद्यतन करने की आवश्यकता है। तदनुसार, इन प्रशुल्क मदों के संबंध में अनुमानित प्रचालन आय वर्ष 2004 में सात महीने और वर्ष 2005 के लिए संपूर्ण अवधि हेतु अनुमत्य वृद्धि का प्रयोग करते हुए अद्यतन की जाती है।
- (ख) सीसीटीएल ने वर्ष 2004 और 2005 के दौरान क्रमशः 5,99,980 टीईयू और 7,00,107 टीईयू का प्रहस्तन किया है। अगर अनुमानित कुल मात्रा और वास्तविक मात्रा की तुलना की जाती है, तो सीसीटीएल द्वारा मई, 2004 में इसके प्रशुल्क की समीक्षा करते समय अनुमानित मात्रा से लगभग 12% अधिक का प्रहस्तन किया गया है। सीसीटीएल ने वर्ष 2006 के लिए 829307 टीईयू का वास्तविक यातायात सूचित किया है।

(ग) सीसीटीएल द्वारा यथा सूचित वर्ष 2004 और 2005 के लिए वार्षिक लेखे के अनुसार वास्तविक प्रचालन आय और वर्ष 2006 के लिए वास्तविक प्रचालन आय पर विचार किया जाता है।

(घ) (i) वर्ष 2006 के लिए वास्तविक प्रचालन आय और प्रत्यक्ष श्रमिक लागत तथा अनुसूच्य श्रमिक लागत वर्ष 2005 के लिए वास्तविक श्रमिक लागत से लगभग 26% और 38% अधिक पाई जाती है। वर्ष 2005 में प्रचालक 241 कर्मचारियों की संख्या बढ़कर वर्ष 2006 में 275 हो गई है। इसी प्रकार, वर्ष 2005 में 103 अनुसूच्य कर्मचारियों की संख्या बढ़कर वर्ष 2006 में 115 हो गई है। कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि की आवश्यकता मात्रा में वृद्धि तथा नए उपकरणों को शामिल करने के कारण हो सकती है।

(ii) वर्ष 2007 के लिए मजदूरी लागत का अनुमान वर्ष 2006 में प्रचालक श्रमिकों के मामले में 24% की और अनुसूच्य श्रमिकों के मामले में 17% की वृद्धि पर विचार करते हुए लगाया गया है। जबकि सीसीटीएल ने वर्ष 2007 के लिए अतिरिक्त प्रचालक श्रमिक का विचार किया है, अनुसूच्य श्रमिकों की संख्या वर्ष 2006 के स्तर पर बनाई रखी गई है। सीसीटीएल द्वारा विचार किए गए अतिरिक्त प्रचालक श्रमिक को पूर्व पैराग्राफ में दिए गए समान कारणों से स्वीकार किया जाता है।

सीसीटीएल ने तर्क दिया है कि मजदूरी लागत में उच्चतर वृद्धि वर्ष 2007 में मजदूरी नियन्त्रण के पूर्वानुमान में की गई है। अतः, वृद्धि की मात्रा अभी ज्ञात नहीं है, जिसके बिना यह प्रतिक्रिया वर्ष 2007 के लिए अनुमानों को स्वीकार करने की स्थिति में नहीं है। वर्ष 2007 से 2009 तक अनुमानित प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रमिक तथा अनुसूच्य श्रमिक लागत को वर्ष 2006 के वास्तविक आंकड़ों को आधार के रूप में लेते हुए और अतिरिक्त प्रचालन श्रमिक की लागत लागतें हुए संबंधित पूर्व वर्षों की तुलना में प्रतिवर्ष 5% के वृद्धि अनुपात का प्रयोग करते हुए कम किया जाता है। यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2008 और 2009 के लिए कर्मचारियों की संख्या में कोई वृद्धि सूचित नहीं की गई है। अगर अनुमानों में विचार की गई स्थिति से कोई अत्यंत भिन्न स्थिति उत्पन्न होती है तो सीसीटीएल समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव निर्धारित समय से पहले दे सकता है।

(ङ) (i) (क) सीसीटीएल ने घाट क्रेनों के प्रचालन के लिए वर्ष 2004 और 2005 के दौरान प्रति टीईयू 7.96 यूनिट विद्युत की खपत सूचित की है। यह तर्क देते हुए कि इतने वर्ष 2003 के लिए विद्युत खपत की सूचित 13.22 यूनिट की तुलना में वर्ष 2004 और 2005 के दौरान प्रति टीईयू 5.26 यूनिट का क्षमता लाभ प्राप्त किया है, प्रति टीईयू 5.26 यूनिट का 50% वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए प्रति टीईयू 10.01 यूनिट पर अनुमान के प्रयोजनार्थ वर्ष 2005 में 7.38 यूनिट की प्रति टीईयू वास्तविक विद्युत खपत में वापस जोड़ा गया है।

मई 2004 में सीसीटीएल की प्रशुल्क समीक्षा कीर्द के दौरान, सीसीटीएल ने अपने दिनांक 6 फरवरी 2004 के पत्र द्वारा अभी सूचित वर्ष 2003 के लिए 13.22 यूनिट की तुलना में वर्ष 2003 में घाट क्रेन के प्रचालन के लिए प्रति टीईयू 7 यूनिट की वास्तविक विद्युत खपत का विस्तृत माह-वार आंकड़ा सूचित किया था। प्रति टीईयू 13.22 यूनिट के परिकलन के लिए सीसीटीएल द्वारा अभी विचार किए गए वर्ष 2003 के लिए विद्युत खपत के 65.15 लाख यूनिट का आधार अपसृष्ट नहीं कहा गया। सीसीटीएल द्वारा फरवरी 2004 में पहले सूचित वर्ष 2003 के लिए प्रति टीईयू वास्तविक 7 यूनिट की तुलना वर्ष 2004 और 2005 के लिए 7.96 यूनिट की औसत खपत से की जा सकती है। सीसीटीएल द्वारा सूचित वर्ष 2003 की वास्तविक स्थिति के संबंध में घाट क्रेन के प्रचालन में वर्ष 2004 और 2005 के दौरान प्राप्त क्षमता-संबंध लाभ दिखाई नहीं देते। वर्ष 2007 से 2009 के लिए विद्युत की अनुमानित लागत को वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए प्रति टीईयू 7.38 यूनिट की मात्रा के आधार पर संशोधित किया जाता है।

(ख) सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव में प्रचालक ने वर्ष 2003 की तुलना में वर्ष 2005 में प्राप्त सूचित क्षमता लाभ के 50% के लिए वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए प्रति टीईयू 128 रुपए का दावा किया है।

संशोधित प्रशुल्क विरासिर्देशों के खंड 2.4.1 के तात्कालीनपूर्वक कठम से पता चलता है कि क्षमता के लिए वैकल्पिक तात्काल पूर्व प्रशुल्क क्षमता लाभ में प्राप्त पूर्व कार्यनिष्पादन का औसत होगा। दूसरे, क्षमता-संबंध क्षमता में सुधार के कारण क्षमता में अभी प्राप्त की जानी चाहिए थी।

जब 128 रुपए प्रति टीईयू के दावे के लिए सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत हिसाब को संगत प्रशुल्क विरासिर्देश में निर्धारित शर्तों से मिलाया जाता है तो यह चेष्टा प्रकट है कि वर्ष 2005 के लिए वास्तविक लागत पर सीसीटीएल द्वारा ही विचार किया गया है और वर्ष 2004 के लिए वास्तविक लागत को संगणन में हिसाब में नहीं लिया गया है। इसके अतिरिक्त, सीसीटीएल ने वर्ष 2003 के वास्तविक आंकड़ों से वर्ष 2006 के वास्तविक श्रमिक की तुलना की है। यह दृष्टिकोण संशोधित प्रशुल्क विरासिर्देश में दी गई पहली शर्त पूरा नहीं करता।

परिकलन में सुचीबद्ध व्यय में नियत लागत भी शामिल है। प्रचालक ने वर्ष 2003 में प्रहस्तन किए गए 4.93 लाख टीईयू की तुलना में वर्ष 2005 से लगभग 7 लाख टीईयू का वास्तविक कंटेनर धूपट सुधित किया है। जब प्रहस्तन की गई मात्रा बढ़ती है तो नियत लागत व्यापक आधार पर विस्तारित हो जाएगी और इस प्रकार यह प्रति टीईयू लागत कम कर देगी। क्षमता में सुधार और अन्य कारणों से प्राप्त लागत की कमी को स्पष्टतया पृथक किए जाने की आवश्यकता है, जिसे इस मामले में प्रचालक द्वारा नहीं किया गया है।

सीसीटीएल ने वर्ष 2006 के लिए वास्तविक उपस्कर चालन लागत के रूप में 21.47 करोड़ रुपए की राशि सुधित की है। प्रति टीईयू विद्युत और ईंधन की खपत, विद्युत और ईंधन की इकाई लागत जैसी उपस्कर के चालन लागत के विभिन्न घटकों के अनुमान पर वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए उपस्कर चालन लागत के अनुमान की जांच के लिए वर्ष 2006 के स्तर पर विचार किया गया है। सीसीटीएल ने विद्युत की यूनिट लागत में प्रत्याशित वृद्धि के कारण पर वर्ष 2006 की तुलना में वर्ष 2007 के लिए विद्युत की यूनिट लागत में लगभग 10% की वृद्धि पर विचार किया है। जैसा पहले उल्लेख किया गया है, अनुमेय 5% की वार्षिक वृद्धि पर अनुमानों को कम करने के लिए विचार किया जाता है। वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए नियत लागत के अनुमान भी वर्ष 2006 को आधार मानते हुए संबंधित पूर्व वर्षों की तुलना में 5% प्रति वर्ष के वृद्धि अनुपात का प्रयोग करते हुए कम किए जाते हैं।

(ii) वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए ईंधन लागत के अनुमानों में सीसीटीएल ने संबंधित पूर्व वर्षों के अनुमानों की तुलना में प्रति वर्ष 10% वृद्धि अनुपात पर विचार किया है। सीसीटीएल का आशय है कि थोक बिक्री मूल्य सूचकांक पेट्रोल और डीजल के मूल्यों में वृद्धि के अतिरिक्त है, जो प्रचालक द्वारा सिद्ध नहीं किया गया है। इसे ध्यान में रखते हुए, अनुमेय वार्षिक वृद्धि अनुपात से निम्न ईंधन लागत का अनुमान करने में किसी आपवादिक विचार की आवश्यकता नहीं होगी। वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए अनुमानित ईंधन लागत को तदनुसार कम किया जाता है।

(iii) मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान सकल ब्लॉक की प्रतिशतता के रूप में विभिन्न भूत्यों को अपनाकर किया गया है। सीसीटीएल ने दावा किया है कि उपस्करों की अवधि और उपयोग की सीमा पर निर्भर करते हुए विभिन्न किस्मों के उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण की विभिन्न लागतें होती हैं। अगर ऐसा होता है तो मरम्मत और अनुरक्षण लागत को प्रत्येक उपस्कर की अवधि और उपयोग की सीमा पर निर्भर होना चाहिए। सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत हिसाब दर्शाते हैं कि सीसीटीएल ने उपस्कर के किसी विशेष समूह के लिए उपस्करों की निश्चित प्रतिशतता अपनाई है, जो अंतर्निहित करता है कि उस समूह में सभी उपस्करों के लिए संगत समूह में संबंधित उपस्कर की अवधि और उपयोग की सीमा पर ध्यान दिए बिना अनुरक्षण व्यय की समरूप दर की आवश्यकता होती है। इसके अतिरिक्त, अपनाई गई प्रतिशतता और मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत की अनुमानित मात्रा के बीच किसी वास्तविक प्रमाण के साथ कोई संबंध नहीं दर्शाया गया है।

वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत को वर्ष 2006 को आधार मानते हुए संबंधित पूर्व वर्ष की तुलना में 5% प्रतिवर्ष के वृद्धि अनुपात का प्रयोग करते हुए कम किया जाता है।

(य) सीसीटीएल में प्रशुल्क के प्रारंभिक नियतन के समय, इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क के निर्धारण के लिए लागत मद के रूप में सीएचपीटी को सीसीटीएल द्वारा देय राजस्व हिस्सा स्वीकार नहीं किया था। यह विचार प्रारंभिक आदेश के विरुद्ध सीसीटीएल द्वारा दाखिल समीक्षा याचिका का निपटान करते समय इस प्राधिकरण द्वारा दोहराया गया था। तत्पश्चात महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन सरकार द्वारा जारी नीतिगत निर्देशों के अनुपालन में सकल आय के 27% पर मई 2004 में सीसीटीएल की प्रशुल्क समीक्षा में लागत के रूप में विचार किया गया था।

यद्यपि, सीसीटीएल ने प्रस्तावित प्रशुल्क के प्रयोजनार्थ 27% राजस्व को लागत के रूप में माना है, फिर भी इसने बाद में इस आधार पर कि रॉयल्टी के भाग को लागत के रूप में अनुमति नहीं देने से वह 15% की स्वीकार्य आय अर्जित करने से वंचित हो जाता है, पास-थू के रूप में पूर्ण रॉयल्टी की मांग की और 15% से कम अर्जित आय को क्षति के रूप में माना जाना चाहिए। इस मद में पास थू की उच्चतम सीमा निर्धारित करने में सरकार की नीति बिल्कुल स्पष्ट है और हानि उठाने की शर्त केवल उच्चतम स्तर तक पास-थू की अनुमति देने के लिए है। सरकार की नीति द्वारा निर्धारित उच्चतम स्तर से अधिक राजस्व हिस्से के पास-थू की इस प्राधिकरण द्वारा अनुमति देने का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

(छ) सीसीटीएल ने वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए उपस्कर किराया प्रभारों के लिए क्रमशः 1043 लाख रुपए, 1042 लाख रुपए और 983 लाख रुपए अनुमानित किया है। यह प्रतीत होता है कि सीसीटीएल ने विभिन्न निजी पार्टियों को अंतर-टर्मिनल वाहन (आईटीवी) किराए पर लेने के लिए ठेका प्रदान किया है और निजी पार्टियों के साथ प्रति टीईयू विभिन्न दरें निर्धारित की गई हैं। वर्ष 2006 के लिए विचार की गई 89 रुपए प्रति टीईयू की दर मानी जाती

है। अर्द्धद्वितीय किराया प्रसार की इस परिवर्ती लागत के अतिरिक्त, सीसीटीएल ने फोर्कलिफ्ट और यार्ड मार्सिंग वाहनों के लिए किराया प्रसार अनुमानित किया है, जो मासिक आधार पर देय नियत किराया लागत मानी जाती है।

सीसीटीएल द्वारा 15% पर वर्धित वर्ष 2007 के लिए अनुमानित फ्रैक्ट टैरिफ़ उपकरण किराया प्रसार को वर्ष 2008 के लिए वास्तविक किराया प्रसार पर प्रतिवर्ष 5% के वृद्धि अनुपात का प्रयोग करते हुए कम किया जाता है। परवर्ती दो वर्षों के लिए अनुमानों को वर्ष 2007 के लिए कम किए गए अनुमान को आधार मानते हुए संबंधित पूर्व वर्ष पर प्रतिवर्ष 5% के वृद्धि अनुपात का प्रयोग करते हुए कम किया जाता है।

(अ) सीसीटीएल को उसे आर्बिट्रेंट मुक्ति के लिए सीएचपीटी को पट्टा किराया खड़ा करना होता है। पट्टाधारित भूमि से संबंधित भुगतानों पर सीसीटीएल और सीएचपीटी के बीच कुछ विवाद है। जब मामलों की वर्तमान स्थिति प्रस्तुत करने के लिए कहा गया, तब सीसीटीएल ने सूचित किया कि सीएचपीटी ने इस संबंध में एक विवादात्मक निर्णय रद्द करने के लिए माननीय महाराष्ट्र उच्च न्यायालय में एक आवेदन दाखिल किया है। प्रचालक ने भी पुष्टि की है कि इस संबंध में माननीय उच्च न्यायालय द्वारा कोई अंतरिम आदेश पारित नहीं किया गया है। सीसीटीएल ने सीएचपीटी को पट्टा किराए के भुगतान के लिए वर्ष 2006 से 2009 तक, प्रत्येक वर्ष हेतु 881.59 लाख रुपए का अनुमान प्रस्तुत किया है। सीएचपीटी ने अपने 1447.84 लाख रुपए के अपने दावे की तुलना में वर्ष 2006 के दौरान इस राशि की प्राप्ति की पुष्टि की है। सीसीटीएल द्वारा यथा प्रस्तुत पट्टा किराए के अनुमान पर इस विरोध में विचार किया जाता है। सीसीटीएल ने अनुरोध किया है कि प्रतिकूल आदेश की वरदा में उसे सभी प्रमुख में निर्णय के आधार पर देय अतिरिक्त पट्टा किराए को शामिल करने करने की अनुमति दी जानी चाहिए, जो अनुचित प्रतीत नहीं होता।

(आ) वर्ष 2006 के लिए बीमा लागत के समर्थन में सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत लेखबंद सक्षम से यह प्रतीत होता है कि बीमा लागत के भुगतान में विदेशी मुद्रा का घटक शामिल है। वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए अनुमानित बीमा लागत 43.50 रुपए प्रति अमरीकी डॉलर की समरूप विनिमय दर को लागू करते हुए प्रति डॉलर 44.18 रुपए के विद्यमान विनिमय दर पर विचार करके कम की जाती है। प्रसंगिक, अनुमानित बीमा लागत में सीएफएस आबद्ध ट्रकिंग मार्गस्थ बीमा लागत शामिल है, उस पर भी विचार किया जाता है। वर्ष 2006 में 203 लाख रुपए की वास्तविक राशि की तुलना में विद्यमान विनिमय दर के लिए कमी के अर्थात् सीसीटीएल के लगभग 230 लाख रुपए, 233 लाख रुपए और 242 लाख रुपए के अनुमानों को वर्ष 2007 से 2009 तक पड़ितपतियों के सक्षम मामलों में सीसीटीएल द्वारा प्रस्तावित वृद्धियों पर विचार करते हुए स्वीकार किया जाता है।

(अन्य) अन्य व्यय के अनुमानों में नीचे यथा वर्णित कुछ लागत घटक शामिल हैं:

(क) सीसीटीएल ने जैसा सीसीटीएल द्वारा अगस्त 2006 में निजी पार्टी के साथ की गई संधि से देखा जाता है, बांधने/छोड़ने की सेवा बाहर से कराई है। संधि में निर्धारित दरों का प्रयोग करते हुए वर्ष 2006 के लिए वास्तविक राशि की पुष्टि नहीं की जा सकी, क्योंकि वर्ष 2006 के लिए वास्तविक राशि में बांधने/छोड़ने की सेवाओं के अतिरिक्त, प्रवेशद्वार सर्वेक्षण और घाट सर्वेक्षण जैसी सेवाएं शामिल हो सकती हैं। प्रचालक ने अनुरोध करने के बावजूद विस्तृत आंकड़ा प्रस्तुत नहीं किया है। वर्ष 2007 से 2009 के लिए बांधने/छोड़ने के अनुमानित व्यय को संबंधित वर्षों के लिए अनुमानित कंटेनर प्रतापता के आधार पर और सुरक्षा तथा सफाई प्रसार को छोड़ने के बाद वर्ष 2008 की वास्तविक राशि को आधार मानते हुए संबंधित पूर्व वर्षों की तुलना में प्रतिवर्ष 5% के वृद्धि अनुपात का प्रयोग करते हुए कम किया गया है।

(ख) सुरक्षा, सफाई और बागवानी आदि से संबंधित व्यय के इस सीध के अर्थात् अन्य के लिए है। नवों के लिए लागत में वृद्धि संबंधित पूर्व वर्षों की तुलना में 5% तक प्रतिवर्धित की जाती है।

(ग) सीसीटीएल द्वारा मुख्य प्रवर्तक को तकनीकी सेवा फीस के भुगतान को विनंश 4 तारीख 2004 के आदेश में वर्णित कार्यों से विच्छेद प्रमुख संशोधन के प्रयोजनार्थ लागत की वृद्धि के रूप में अनुमति नहीं दी गई थी। सीसीटीएल ने वास्तविक राशि की तुलना में अनुमानों की अपनी तुलना में तकनीकी सेवा फीस के भुगतान के लिए वर्ष 2004 और 2005 के लिए 238 लाख रुपए और 278 लाख रुपए पर विचार किया है। सीसीटीएल का यह तर्क कि तकनीकी सेवा फीस संशोधित प्रमुख विरामिदशों के अनुसार स्वीकार्य व्यय है और इसलिए इसे वर्ष 2004 और 2005 के लिए पास-थू के रूप में अनुमति दी जानी चाहिए, पूर्णतः गलत है क्योंकि ये विरामिदश 31 मार्च 2005 को लागू हुए, इसके अतिरिक्त, पूर्व अनुमानों की वास्तविक राशि से तुलना विच्छेद आदेश में बर्कट रजिस्ट्रार स्थिति के अनुसार की जानी चाहिए। इसलिए, वर्ष 2004 और 2005 के लिए तकनीकी सेवा फीस के भुगतान को पास-थू के रूप में नहीं माना जाता है।

प्रयोजनार्थों ने आपत्ति की है कि तकनीकी सेवा फीस को लागत के रूप में नहीं माना जाना चाहिए। सरकार द्वारा जारी वर्ष 2005 के संशोधित प्रमुख विरामिदश कतिपय परिस्थितियों के अर्थात् स्वीकार्य लागत के रूप में ऐसे भुगतान की अनुमति देते हैं। निजी प्रचालक द्वारा देय तकनीकी सेवा फीस की प्रमुख के प्रयोजनों के लिए लागत की स्वीकार्यता के रूप में अनुमति देने के लिए आय कर अधिनियम, 1961 के संशुद्ध उपबंधों के अनुसार 'परस्पर संबंध' के समबंध का प्रयोग करते हुए अतिरिक्त स्थापित किया जाना अपेक्षित है। सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत लेखबंद सक्षम से यह देखा जाता है कि संबंधित आय कर प्राधिकारी ने वित्तीय वर्ष 2002-03 और 2003-04 के अपने निर्धारण में इस व्यय पर विचार किया है और सीसीटीएल द्वारा संबंध उद्यमों को पूर्व वर्षों में तकनीकी सेवा फीस के भुगतान से

संबंधित आय कर प्राधिकारी द्वारा किए गए निर्धारण पर आश्रित रहते हुए यह उचित रूप से माना जा सकता है कि ऐसे भुगतान को वर्ष 2006 से 2009 तक के लिए भी समान रूप से माना जाएगा। सीसीटीएल द्वारा वर्ष 2006 के दौरान अदा की गई लगभग 291 लाख रुपए की वास्तविक तकनीकी सेवा फीस की तुलना में वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए इस संबंध में अनुमानित राशि कम देखी जाती है।

तकनीकी सेवा फीस में अमरीकी डॉलर के रूप में एक नियत घटक और भारतीय रुपए में मूल्यवर्धित परिवर्ती घटक शामिल है। वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए देय अनुमानित फीस को इस शर्त के अधीन कि सीसीटीएल यह दर्शाने के लिए कि संबंधित प्राधिकारियों ने इस व्यय की अनुमति दी है, अगली समीक्षा के समय प्रत्येक वर्ष के लिए आय कर निर्धारण आदेश प्रस्तुत करेगा, सीसीटीएल द्वारा देय नियत फीस के रूपांतरण के लिए प्रति अमरीकी डॉलर 44.18 रुपए की विद्यमान विनिमय दर का प्रयोग करते हुए कम की जाती है। अगर ऐसा साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया जाता है, तो अब अनुमत्य अनुमानित व्यय अगली प्रशुल्क समीक्षा में समंजित किया जाएगा।

- (ड) सीसीटीएल द्वारा जैसा स्पष्ट किया गया है, प्रचालक प्रबंध और प्रशासन उपरिव्यय के अधीन कर्मचारियों के वेतन का हिसाब रखता है। हिसाब से यह भी देखा जाता है कि अनुमानित प्रबंध और प्रशासन उपरिव्यय के 8.50% पर कर्मचारियों के कल्याण के लिए व्यय का हिसाब भी इस शीर्ष के अधीन रखा जाता है, जिस पर इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचार किया जाता है।

सीसीटीएल ने वर्ष 2006 के लिए 43 कर्मचारियों की वास्तविक संख्या की तुलना में वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए 45 कर्मचारियों की समरूप संख्या सूचित की है। वर्ष 2007 के लिए 355 लाख रुपए का अनुमानित उपरिव्यय अतिरिक्त कर्मचारियों को देय अतिरिक्त वेतन के लिए और वर्ष 2006 के लिए वास्तविक राशि की तुलना में सीसीटीएल द्वारा लगभग 17% की वृद्धि पर विचार किया गया है। जहां अतिरिक्त संख्या के लिए अतिरिक्त व्यय की अनुमति दी जाती है, वहीं वर्ष 2007 के लिए अनुमान को वर्ष 2006 के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में 5% के वृद्धि अनुपात का प्रयोग करते हुए कम किया जाता है। वर्ष 2008 और 2009 के लिए अनुमानित उपरिव्यय को संबंधित पूर्व वर्षों की तुलना में प्रतिवर्ष 5% के वृद्धि अनुपात का प्रयोग करते हुए कम किया जाता है।

- (ड) वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए सामान्य उपरिव्यय के अनुमानों को वर्ष 2006 के लिए वास्तविक व्यय को आधार मानते हुए संबंधित पूर्व वर्षों की तुलना में प्रतिवर्ष 5% के वृद्धि अनुपात का प्रयोग करते हुए कम किया जाता है।

- (ड) प्रारंभिक व्यय को सीसीटीएल द्वारा वर्ष 2006 के समान पूर्णतः बटटे खाते डाला पाया जाता है। प्रशुल्क के प्रारंभिक नियतन के समय, इस प्राधिकरण ने संगत आदेश में वर्णित कारणों से प्रारंभिक व्यय का संपूर्ण परियोजना अवधि में विस्तार करने का निर्णय लिया। इस संबंध में सीसीटीएल द्वारा दाखिल समीक्षा याचिका इस प्राधिकरण द्वारा अस्वीकार की गई थी। इस मुद्दे का पूर्व आदेशों में ब्योरेवार विश्लेषण किया जा चुका है और पूर्व में अपनाए गए दृष्टिकोण से किसी विषयन की आवश्यकता अब कोई आसाधारण परिस्थिति उत्पन्न हुई नहीं पाई जाती। मई, 2004 में प्रशुल्क की समीक्षा के समय विचार की गई प्रतिवर्ष 38.28 लाख रुपए की राशि पर अब वर्ष 2006 से 2009 तक के लिए विचार किया जाता है।

- (ण) वित्त और विविध आय में रियायत करार के अनुसार प्राप्त व्यय छूट प्राप्त अंत्य मूल्य शामिल है। सीसीटीएल ने वर्ष 2004 के लिए 1 लाख रुपए और वर्ष 2005 से 2008 तक प्रत्येक वर्ष के लिए 2 लाख रुपए और वर्ष 2009 के लिए 3 लाख रुपए माना है। सीसीटीएल को किए गए अनुरोध के बावजूद, लागत विवरण में माने गए अंत्य मूल्य का हिसाब उपलब्ध नहीं कराया गया था। सीसीटीएल ने वर्णन किया है कि अंत्य मूल्य के लिए समायोजन केवल तब किया जाना चाहिए, जब परिसंपत्तियों पर प्रशुल्क के संगणन के लिए मूल्यहास की अनुमति दी जाती है। इस मुद्दे पर इस प्राधिकरण के पूर्व आदेशों में पर्याप्त रूप से कार्यवाई की गई है और पूर्व दृष्टिकोण से विषयन का कोई कारण नहीं है। यह मानते हुए कि भुगतान 30 वर्षों के लिए देय होगा, वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए वार्षिक वर्तमान मूल्य 12.25% के छूट अनुपात का प्रयोग करते हुए निकाला जाता है। वर्ष 2007 से 2009 के लिए निवल वर्तमान मूल्य निकालने के लिए 12.25% की छूट दर का चयन विद्यमान पीएलआर दर को ध्यान में रखकर किया जाता है।

- (त) सीसीटीएल द्वारा वार्षिक लेखों में प्रदर्शित वर्ष 2004 और 2005 के लिए सूचित विदेशी मुद्रा ऋण की वापसी-अदायगी पर और परिसंपत्तियों की बिक्री पर हानि पर विचार किया जाता है।

- (थ) निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में वर्ष 2005-06 के पूर्व अनुमत्य आय लगाई गई पूंजी के इक्विटी संघटक पर आधारित थी। इसलिए, प्रशुल्क नियत करते समय ऋण संघटक पर ब्याज की पास-थू के रूप में अनुमति दी गई थी। यह दृष्टिकोण सीसीटीएल के मामले में भी मई, 2004 में उसके प्रशुल्क की समीक्षा करते समय अपनाया गया था। इस दृष्टिकोण के अनुरूप, ब्याज संघटक को लागत के रूप में माना जाता है और ऐसा मानते हुए वर्ष 2005 के लिए लागत विवरण में सूचित ब्याज संघटक को वर्ष 2005 के लिए वार्षिक लेखों में प्राप्त स्थिति प्रदर्शित करने के लिए संशोधित किया जाता है।

- (द) (i) लगाई गई पूंजी के ऋण संघटक के संदर्भ में वर्ष 2004 और 2005 के लिए लागत विवरण में सूचित स्थिति पर विचार किया जाता है, क्योंकि यह संबंधित वर्षों के वार्षिक लेखों से मेल खाता है।

- (ii) सीसीटीएल ने लागत विवरण में होयरधारक निधि वर्ष 2004 के लिए 155.58 करोड़ रुपए और वर्ष 2005 के लिए 171.34 करोड़ रुपए सुचित की है। इस सुचित स्थिति को वार्षिक लेखे से तुलना करने पर पता चलता है कि सीसीटीएल ने आस्थगित कर, सीसीटीएल द्वारा बताए गए रीयल्टी में अंतर और दूसरे उच्चतम बोलीदाता तथा वार्षिक लेखे में प्रदर्शित आंकड़ों और लक्ष्य विवरण में प्रदर्शित आंकड़ों तथा लागत विवरण में प्रदर्शित आंकड़ों से उत्पन्न पट्टा किराए के अंतर के लिए प्रारम्भिक शामिल करने हेतु वार्षिक लेखे में प्रदर्शित होयरधारक निधि की मात्रा पर समायोजन किया है। चूंकि, होयरधारक निधि को इक्विटी और प्रारम्भित निधि तथा अधिशेष के रूप में माना जाता है, इसलिए वर्ष 2004 और 2005 के लिए वार्षिक लेखे में सुचित स्थिति पर इन दोनों वर्षों के लिए होयरधारक निधि पर आय की अनुमति देने के प्रयोजनार्थ विचार किया जाता है।

- (ब) सीएचपीटी की ओर से सीसीटीएल द्वारा अपनी सुविधाओं में नवम्बर 2003 से जून 2003 की अवधि के लिए किए गए निवेशों की लेखापरीक्षा से संबंधित स्थिति वर्ष 2004 और 2005 के वार्षिक लेखे में प्रयोजनार्थ पूर्णतः उपयोगी नहीं है। सीसीटीएल द्वारा नवम्बर 2003 के बाद किए गए निवेश को सीएचपीटी द्वारा अभी भी सत्यापित किया जाना है। इसलिए, वर्ष 2004 और 2005 के लिए वार्षिक लेखे में सुचित स्थिति पर विश्वास किया जाता है।

सीएचपीटी ने वर्ष 2006 से 2009 तक के लिए सीसीटीएल के प्रस्तावित निवेशों का समर्थन किया है और सीएचपीटी द्वारा यह पुष्टि की गई है कि उक्त प्रस्तावित निवेश साइडेंस-कसर के अनुरूप है। सीसीटीएल द्वारा वर्ष 2006 से 2009 के दौरान परिसंपत्तियों में 102 करोड़ रुपए तक के निवेश की चर्चा नीचे की गई है :-

- (i) वर्ष 2006 के दौरान संकल्पित 15.95 करोड़ रुपए के निवेश में से लगभग 12 करोड़ रुपए दो बार्ड और बैकअप क्षेत्र के पुनरुद्धार से संबंधित हैं। दो बार्ड निवेश फर्नीचर और जुड़नारों (1.20 करोड़ रुपए), सूचना प्रौद्योगिकी सुविधाओं (1.20 करोड़ रुपए), संयंत्र और मशीनरी (0.63 करोड़ रुपए) और लगभग 1 करोड़ रुपए विविध सिविल निर्माण कार्यों से संबंधित हैं। वर्ष 2006 में किए गए निवेश के साक्ष्य में सभी वस्तुओं के संबंधित के लिए प्रस्तुत नहीं किए गए हैं। चूंकि, सीएचपीटी ने निवेशों का समर्थन किया है इसलिए यह प्राधिकरण प्रचालक द्वारा यथा इंगित वर्ष 2006 में सीसीटीएल में निवेशों पर विचार करने का इच्छुक है।

सीसीटीएल ने बाद में सुचित किया था कि लगभग 17.4 लाख रुपए की राशि वर्ष 2006 में पूंजीकृत नहीं की जाए और उसे वर्ष 2007 में आगे ले जाया जाए। इस संश्लेषिक स्थिति के दृष्टिगत वर्ष 2006 और 2007 के लिए मूल रूप से अनुमानित लगाई गई पूंजी का आवश्यक समायोजन किया जाता है। इसके परिणामस्वरूप, मूल्यहास का अनुमान भी उपयुक्त रूप से आशोधित किया जाता है।

- (ii) वर्ष 2007 में लगभग 61.39 करोड़ रुपए के प्रस्तावित निवेश में 30.72 करोड़ रुपए की लागत पर घाट क्रेनों की खरीद, बार्डों का पुनरुद्धार, 14.50 करोड़ रुपए तक फर्नीचर और घाट का सुधार तथा 12.72 करोड़ रुपए तक का सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी सुविधाओं में निवेश शामिल है। सीसीटीएल ने फोर्कलिफ्ट, ट्रेलर, रीफ स्टेकर आदि जैसे कंटेनर प्रहस्तन उपकरणों की प्राप्ति के लिए 296 लाख रुपए और फर्नीचर तथा जुड़नारों में 49 लाख रुपए का निवेश करने का प्रस्ताव भी किया है।

घाट क्रेन सीसीटीएल में यातायात में घटती हुई प्रवृत्ति के परिदृश्य में प्राप्त किया जाना प्रस्तावित है। इस संबंध में पूछे गए प्रश्न पर, सीसीटीएल ने यह स्पष्ट करना चाहा है कि सीएचपीटी से अधिग्रहित क्रेन की खराब उत्पादकता के कारण इसने इस पुष्टि के साथ कि अतिरिक्त घाट क्रेन उसकी क्षमता में वृद्धि करेगा, वर्ष 2007 में अतिरिक्त घाट क्रेन की अधिप्राप्ति पर विचार किया है। यह उल्लेखनीय है कि इस अतिरिक्त घाट क्रेन पर प्रचालक द्वारा उसके 2-1/2 महीने की अवधि के उपयोग को हिसाब में लेते हुए वर्ष 2007 के लिए टर्मिनल के क्षमता परिकलन में विचार किया गया है। सीसीटीएल के इस अनुरोध को ध्यान में रखते हुए कि यह प्राप्ति किए जाने वाले उत्पादकता लक्ष्य का वांछित स्तर पूरा करने की स्थिति में नहीं होगा, अगर घाट क्रेन में इस निवेश की अनुमति नहीं दी जाती है। जैसा सुचित है, प्रचालक उक्त घाट क्रेन की अधिप्राप्ति के लिए कार्रवाई प्रारंभ कर चुका है।

सीसीटीएल मानता है कि बार्ड का पुनरुद्धार उसकी क्षमता 3 स्टैंड से 4 स्टैंड की ऊंचाई तक बढ़ाने के लिए अनिवार्य है। इसलिए, 14.50 करोड़ रुपए का प्रस्तावित निवेश, जिसमें घाट का सुधार और अन्य विविध सिविल निर्माण कार्य शामिल हैं, पर इस निवेश के प्रयोजनार्थ विचार किया जाता है।

सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी सुविधाओं में 12.72 करोड़ रुपए का प्रस्तावित निवेश मौजूदा पुरानी सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी सुविधाओं के उन्नयन के लिए माना जाता है। संयंत्र और मशीनरी में 296 लाख रुपए और फर्नीचर तथा जुड़नारों में 49 लाख रुपए का प्रस्तावित निवेश भी हिसाब में लिया जाता है।

- (iii) वर्ष 2008 में कम्प्यूटर और फर्नीचर तथा जुड़नारों की मौजूदा परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन के रूप में देखते हुए 99 लाख रुपए का प्रस्तावित निवेश मान लिया जाता है।

- (iv) लाइसेंसिकरण करार का उद्देश्य 3.08 (क) 20 वर्ष तक मौजूदा आरटीजीसी का प्रतिस्थापन निर्दिष्ट करता है। सीसीटीएल ने सीएचपीटी से 1989 में निर्मित चार आरटीजी अधिग्रहित किए हैं। उक्त

आरटीजीसी वर्ष 2009 में प्रतिस्थापित किए जाने वाले हैं। इसलिए, वर्ष 2009 में मौजूदा 4 आरटीजीसी के प्रतिस्थापन के लिए 23.33 करोड़ रुपए का प्रस्तावित निवेश लाइसेंसीकरण करार के उपबंध के अनुसार है और इसलिए इस पर विचार किया गया है।

- (v) सीसीटीएल ने पुष्टि की है कि इसने लगाई गई पूंजी में केवल पूरी की गई और चालू की गई परिसंपत्तियों पर विचार किया है।
- (vi) सीसीटीएल से वर्ष 2006, 2007 और 2009 में परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में प्रस्तावित विलोपन के लिए आधार प्रस्तुत करने के प्रश्न के बावजूद, प्रचालक ने मात्र यह वर्णन किया है कि विलोपन पर तब विचार किया जाता है, जब परिसंपत्ति को प्रतिस्थापित किया जाना प्रस्तावित होता है अथवा वह पूर्णतः मूल्यहासित हो जाती है। अगली समीक्षा के समय वास्तविक आंकड़ों के सत्यापन के अधीन यह माना जाता है कि मौजूदा परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन के कारण विलोपन इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ संबंधित परिसंपत्तियों के कम किए गए मूल्य पर है।

(न) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 में यथा निर्दिष्ट मूल्यहास की अनुमति निजी टर्मिनलों के मामले में सीधी रेखा विधि पर कंपनी अधिनियम, 1956 के अनुसार अपनाए गए अवधि मानदंड सहित अथवा रियायत करार में निर्धारित अवधि मानदंड, इन में से जो भी अधिक हो, के आधार पर दी जाएगी। सीसीटीएल ने विशेष रूप से वर्णन किया है कि मूल्यहास का हिसाब संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के आधार पर निकाला गया है।

- (i) पूंजीगत अतिरिक्त पुंजी में सीएचपीटी से अधिग्रहीत और प्रचालक द्वारा खरीदी गई नई म,दों दोनों मदे विहित हैं। सीसीटीएल ने कंपनी अधिनियम में निर्धारित दरों के अनुसार नई परिसंपत्तियों को मूल्यहासित किया है और सीएचपीटी से अधिग्रहीत पुरानी परिसंपत्तियों को परिसंपत्तियों की शेष उपयोगी अवधि पर मूल्यहासित किया गया है। सीसीटीएल द्वारा परिकलन में दर्शाई गई मूल्यहास की दर से यह स्थिति सत्यापित नहीं की जा सकती है। सीएचपीटी से अधिग्रहित अन्य परिसंपत्तियों के संबंध में मूल्यहास का परिकलन परिसंपत्तियों की शेष उपयोगी अवधि के आधार पर किया गया है। सीसीटीएल द्वारा यथा सूचित इस स्थिति पर विश्वास किया जाता है।

- (ii) व्यवसाय प्रचालन प्रणाली और सूचना प्रौद्योगिकी हार्डवेयर को कथित रूप से कंपनी अधिनियम, 1956 के उपबंधों के आधार पर क्रमशः 20% और 33.33% पर मूल्यहासित किया गया है। इन सूचित दरों को कंपनी अधिनियम, 1956 में स्पष्टतः निर्धारित किया पाया गया है।

इसी प्रकार, ट्रैक्टर/ट्रेलर, ईंधन बाउजर/फोर्क लिफ्ट और वर्कशॉप औजारों के संबंध में सीसीटीएल द्वारा अपनाए गए मूल्यहास को कंपनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित किया नहीं पाया गया है। लाइसेंस करार के अनुसार सीएचपीटी से सीसीटीएल द्वारा अधिग्रहीत मदों की सूची की तुलना में ट्रैक्टरों/ट्रेलर को छोड़कर इन परिसंपत्ति मदों का उल्लेख नहीं किया गया है। यह माना जाना होगा कि कंपनी अधिनियम किसी कंपनी द्वारा प्रयोग में लाई गई प्रत्येक परिसंपत्ति के लिए विशिष्ट मूल्यहास दर निर्धारित नहीं करता। यह निर्धारित स्थूल दिशानिर्देशों के भीतर ऐसे मामलों में मूल्यहास की दर का निर्णय लेने के लिए प्रबंधन को कुछ स्वतंत्रता की अनुमति देता है। इसे ध्यान में रखते हुए, व्यवसाय प्रचालन प्रणाली और सूचना प्रौद्योगिकी हार्डवेयर और ट्रैक्टर, ट्रेलर, फोर्क लिफ्ट आदि जैसे अन्य उपकरणों के संबंध में सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत मूल्यहास के अनुमान को किसी आशोधन के बिना हिसाब में लिया जाता है।

- (प) (i) सीसीटीएल ने कार्यशील पूंजी के प्रयोजनार्थ विविध देनदारों के रूप में वार्षिक राजस्व के 12 दिनों पर विचार किया है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.9 विविध देनदार शेष के रूप में दो महीने की संपदा आय और रेलवे टर्मिनल प्रभारों की उच्चतम सीमा निर्धारित करता है। चूंकि, सीसीटीएल संपदा आय/रेलवे टर्मिनल प्रभार वसूल नहीं करता है, इसलिए विविध देनदारों की राशि 'शून्य' के रूप में मानी जाती है।

- (ii) इस आधार पर कि प्रचालक लाइसेंसीकरण करार के अनुरूप सीएचपीटी को अग्रिम तौर पर रॉयल्टी और पट्टा किराया प्रभार अदा करता है, प्रचालक ने पूर्व भुगतानों को सभी विचाराधीन वर्षों के लिए चालू परिसंपत्तियों की मद के रूप में माना है। यह तर्क दिया गया है कि ऐसे भुगतान लाइसेंसीकरण करार के अधीन दायित्व से उत्पन्न हुए वैध व्यावसायिक भुगतान हैं।

सीसीटीएल द्वारा विचार किए गए पूर्व भुगतानों को कार्यशील पूंजी के आकलन के प्रयोजनार्थ हिसाब में नहीं लिया गया है, क्योंकि पूर्व-भुगतान दिशानिर्देशों में कार्यशील पूंजी के रूप में विचारार्थ निर्धारित मद नहीं हैं।

- (iii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश में मालसूची की मदों के मामले में ईंधन को छोड़कर भंडार की छः महीने की औसत खपत की सीमा निर्धारित की गई है। यह वर्णन करते हुए कि अनुमान निर्धारित मानदंडों के भीतर है, सीसीटीएल ने वर्ष 2006 से 2009 तक के लिए क्रमशः 515 लाख, 573 लाख, 580 लाख और 611 लाख रुपए पूर्वानुमानित किए हैं। मानदंडों के अनुसार अनुमत्य अनुमानित मालसूची का सत्यापन

मालमूची की अनुमानित वार्षिक खपत के अभाव में नहीं किया जा सके। सीसीटीएल द्वारा सुचित स्थिति पर विचार किया जाता है।

(iii) सीसीटीएल ने बहुत कम मात्रा के स्तर पर और संशोधित प्रमुख दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट एक नली के लक्ष्य आय की सीमा के बहुत नीचे एकत्र होकर विचार किया है। प्रासंगिक होकर की अनुमति संशोधित प्रमुख दिशानिर्देशों में निर्धारित सीमा तक दी जाती है।

(iv) सीसीटीएल द्वारा वर्ष 2004-05 के लिए अनुमानित बांधू वेतनकों पर विचारशील सभी वर्षों के लिए विनिर्दिष्ट परिवर्तन के बिना विचार किया जाता है।

(v) (i) सीसीटीएल ने प्रमुख की पिछली समीक्षा के समय विचार की गई टर्मिनल की क्षमता प्रति वर्ष 7 लाख टॉन थी और इन्फिटी पर आय की अनुमति क्रमशः वर्ष 2004 और 2005 के लिए 72% और 87% के क्षमता उपयोग से समायोजित करके दी गई थी। सीसीटीएल ने अपनी सीमा प्रमुख प्रमुख में हिसाब द्वारा स्थापित टर्मिनल की क्षमता वर्ष 2004 और 2005 के लिए 833690 टॉन और 700698 टॉन के स्तर पर सुचित है। वर्ष 2004 और 2005 के लिए वास्तविक कंटेनर यातायात पर विचार करते हुए और सीसीटीएल द्वारा सुचित क्षमता को देखते हुए क्षमता उपयोग क्रमशः 98.69% और 99.93% होता है।

यह मानते हुए कि 60% और उससे अधिक क्षमता उपयोग के लिए 20% की अधिकतम अनुमेय आय की अनुमति दी जानी चाहिए, सीसीटीएल ने इन दो वर्षों के लिए इन्फिटी पर अधिकतम आय का दावा किया है। संशोधित प्रमुख दिशानिर्देश, जो दिनांक 31 मार्च 2005 से लागू हुए, में विहित 60% और उससे अधिक क्षमता उपयोग के लिए अधिकतम अनुमेय आय की अनुमति देने की शर्त का प्रत्यक्ष उपयोग नहीं किया जा सकता। आगे यह उल्लेखनीय है कि इस प्रावधान द्वारा प्रमुख की पिछली समीक्षा के दौरान इन्फिटी पर अधिकतम आय की अनुमति देने के लिए अवधारणाएँ वृद्धिकोण को पूर्व कमिशनियन के विरोध के लिए जान में रचना आवश्यक है। इस प्रकार, संशोधित क्षमता उपयोग में संशोधित इन्फिटी का 20% की क्षमता पर विचार किया जाता है।

(ii) सीसीटीएल द्वारा आकलित टर्मिनल की क्षमता वर्ष 2006 के लिए 862978 टॉन, वर्ष 2007 के लिए 914033 टॉन, वर्ष 2008 और 2009 प्रत्येक के लिए 941720 टॉन है। तथापि, सीएचपीटी ने भारतीय रेल संघ द्वारा आकलित सीसीटीएल की क्षमता प्रति वर्ष 10 लाख टॉन सुचित की है। अगर एक केन की वृद्धि को भी ध्यान में रखा जाता है तो अतिरिक्त केन का प्रभाव जैसा सीएचपीटी द्वारा स्थापित है, लगभग 1 लाख टॉन होगा।

सीसीटीएल ने वर्ष 2007 की अंतिम तिमाही के दौरान एक घाट केन की वृद्धि प्रस्तावित की है। इस अतिरिक्त घाट केन पर विचार करते हुए, सीसीटीएल की क्षमता सीएचपीटी के अनुसार वर्ष 2006 और 2007 प्रत्येक के लिए 10 लाख टॉन और वर्ष 2008 तथा 2009 प्रत्येक के लिए 11 लाख टॉन होगी।

नौपुटा घाट केनो अथवा घाट केनो की किसी वृद्धि पर ध्यान दिए बिना, सीसीटीएल की प्रभावी क्षमता यार्ड की क्षमता, जो सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत हिसाब से देखने पर एक सीमाबद्धता कारक है, पर निर्भर है। सीसीटीएल द्वारा सुचित स्थिति की आगे जांच करना उपयोगी हुआ होता अगर सीएचपीटी ने टर्मिनल की क्षमता का विस्तृत संगणन प्रस्तुत किया होता। सीएचपीटी ने सीसीटीएल के आकलन का संगणन प्रस्तुत नहीं किया है, यद्यपि हमने उसके लिए मांग की थी। इस पृष्ठभूमि में, सीसीटीएल द्वारा यह अनुमानित टर्मिनल की क्षमता को लगाई गई पूंजी पर आय की अनुमति देने के प्रयोक्तावर्ग नाम रखा जाता है।

(iii) 829307 टॉन के वास्तविक यातायात को ध्यान में रखते हुए और टर्मिनल की क्षमता 862978 टॉन मानते हुए, क्षमता उपयोग का हिसाब 96.10% होता है। अधिकतम अनुमेय आय का निर्धारित बिंदु 60% है। चूंकि, पूर्वानुमानित मात्रा के लिए वास्तविक क्षमता उपयोगिता वर्ष 2006 के लिए 60% से अधिक देखी जाती है इसलिए, लगाई गई पूंजी पर 15% की अधिकतम अनुमेय आय की अनुमति दी जाती है।

(vi) विश्लेषण दर्शाता है कि सीसीटीएल ने वर्ष 2004 और 2005 के लिए आरओई के बाद 36.13 करोड़ रुपए का कुल अतिरिक्त निवल अधिशेष अर्जित किया है। उक्त दो वर्षों में सीसीटीएल के वास्तविक और वित्तीय कमिशनियन के अद्यतन अनुमानों और वास्तविक आंकड़ों के बीच तुलना दर्शाती है कि संशोधित प्रमुख दिशानिर्देशों के खंड 2.13 में यथा निर्धारित भिन्नता 20% के भीतर है। इसलिए, उक्त दो वर्षों में सीसीटीएल द्वारा अर्जित अतिरिक्त अधिशेष का कोई समायोजन नहीं किया जाता है। वर्ष 2006 के लिए सीसीटीएल के कमिशनियन के सुवर्ण में वास्तविक स्थिति दर्शाती है कि सीसीटीएल ने आरओई के बाद 9.69 करोड़ रुपए का निवल अधिशेष अर्जित किया था।

वर्ष 2004 और 2005 के लिए अद्यतन अनुमान वर्ष 2004 और 2005 के लिए कुल 1159011 टॉन के धुपट के लिए 1166.74 लाख रुपए की आय के बाद कुल निवल अधिशेष दर्शाते हैं। वर्ष 2006 के दौरान सीसीटीएल द्वारा अर्जित 969.15 लाख रुपए की आय के बाद कुल निवल अधिशेष में से प्रति टॉन आधार पर परिकलित पूर्व वर्षों के स्तर पर अधिशेष की अनुमति सीसीटीएल द्वारा रखने की अनुमति दी जाती है। 134.31 लाख रुपए की शेष राशि

को भावी प्रशुल्क में समायोजित करने की आवश्यकता है। इस अतिरिक्त अधिशेष के 50% को तीन वर्षों के अगले प्रशुल्क चक्र में समान रूप से समजित किया जाता है।

(vi) सीसीटीएल ने पूर्ववर्ती वर्ष 2006 की तुलना में वर्ष 2007 के लिए कंटेनर यातायात में 12.5% की वृद्धि मानी है। उस मामले में, सीसीटीएल द्वारा प्रहस्तन किए गए 2006 के 829307 टीईयू के वास्तविक यातायात पर विचार करते हुए वर्ष 2007 के लिए यातायात का हिसाब 932970 टीईयू होता है। तथापि, वर्ष 2007 के लिए 914033 टीईयू की तैयार क्षमता को देखते हुए सीसीटीएल द्वारा वर्ष 2007 के लिए किए गए 914952 टीईयू के यातायात का अनुमान मान लिया जाता है।

वर्ष 2008 और 2009 के लिए यातायात का अनुमान वर्ष 2007 के लिए अनुमानित यातायात से कम है। वर्ष 2008 और 2009 के लिए कमी वर्ष 2008 में सीएचपीटी में दूसरे कंटेनर टर्मिनल के चालू होने के प्रभाव पर आधारित है। प्रचालक ने बारम्बार बताया है कि मात्रा की पूर्वानुमानित कमी पर विचार किए बिना प्रशुल्क का नियतन उसके प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए हानिकारक होगा। चूंकि, दूसरा कंटेनर टर्मिनल प्रचालक को सीएचपीटी द्वारा पुष्टि किए गए अनुसार नवम्बर, 2006 में आशय पत्र जारी किया जा चुका है इसलिए, सीसीटीएल के यातायात का अनुमान करते समय दूसरे कंटेनर टर्मिनल के प्रभाव की गणना करने का मामला बनता है। यहां उल्लेख करना संगत है कि सीएचपीटी ने भी अप्रत्यक्ष रूप से प्रचालक द्वारा वर्णित स्थिति का समर्थन किया है और सीसीटीएल द्वारा किए गए यातायात के पूर्वानुमानों की स्वीकृति की सिफारिश की है।

सीसीटीएल वर्णन करता है कि दूसरा टर्मिनल यहां तक कि जनवरी, 2008 में प्रचालन प्रारंभ करेगा, यद्यपि इसने दूसरे टर्मिनल द्वारा प्रचालन प्रारंभ करने के प्रभाव पर वर्ष 2006 के लिए अपने यातायात अनुमान में दिनांक 1 जुलाई, 2008 से विचार किया है, चूंकि, दूसरे टर्मिनल प्रचालक को जैसा सीएचपीटी द्वारा बताया गया है। मार्च, 2007 से 18 महीने के भीतर निर्माण पूरा करना है, इसलिए वर्ष 2008 के लिए सीसीटीएल द्वारा किए गए यातायात अनुमान पर जुलाई, 2008 की बजाय वर्ष 2008 की अंतिम तिमाही से दूसरे टर्मिनल के चालू होने का प्रभाव माना जाना उचित हो सकता है।

सीसीटीएल ने वर्ष 2008 के लिए अपने कंटेनर यातायात का अनुमान 865,521 टीईयू लगाया है। सीएचपीटी में 10,29,321 टीईयू की कुल मात्रा में से दूसरे कंटेनर टर्मिनल के 12% बाजार हिस्से के आधार पर सीसीटीएल ने जुलाई, 2008 से छः महीने की अवधि के लिए दूसरे प्रचालक द्वारा प्रहस्तन किए जाने वाले 1,20,000 टीईयू का अनुमान किया है। चूंकि, दूसरा प्रचालक वर्ष 2008 की अंतिम तिमाही में प्रचालन प्रारंभ करेगा तब, सीसीटीएल अपने 865,521 टीईयू के अनुमानित यातायात के अतिरिक्त 60,000 टीईयू का प्रहस्तन कर सकता है। इस प्रकार, वर्ष 2008 के लिए सीसीटीएल में यातायात के रूप में 9,25,521 टीईयू को माना जाता है।

वर्ष 2009 के लिए सीसीटीएल द्वारा सूचित 7,49,346 टीईयू के अनुमानित यातायात पर दूसरे कंटेनर टर्मिनल की पूर्वानुमानित शुरुआत के प्रभाव को वस्तुतः मानते हुए विश्वास किया जाता है। तथापि, अगर गलत अनुमान के कारण टर्मिनल प्रचालक को कोई व्यर्थ लाभ प्राप्त हुआ पाया जाता है तो इस प्रकार अर्जित अतिरिक्त अधिशेष को पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

(vii) डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क से होने वाली आय के संगणन में सीसीटीएल ने कुछ बैंकों से प्राप्त सुझाव के आधार पर वर्ष 2007 से 2009 के लिए 43.50 रुपए प्रति डॉलर की विनिमय दर अपनाई है। समीक्षा के प्रयोजनार्थ प्रचालन आय का अनुमान करने के प्रयोजन के लिए डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क का भारतीय रुपए में परिवर्तन प्रशुल्क मामले को अंतिम रूप देते समय विद्यमान विनिमय दर पर निर्भर करता है। प्रचालक ने तर्क दिया है कि विद्यमान विनिमय दर को मानना और डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क से पूर्वानुमानित आय पर विदेशी मुद्रा में घट-बढ़ के प्रभाव को छोड़ देना संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में प्रावधान के विरुद्ध होगा। परंतु तब, सीसीटीएल ने विचाराधीन सभी तीन वर्षों के लिए 43.50 रुपए प्रति अमरीकी डॉलर की समरूप दर मानी है। विदेशी मुद्रा दर में घट-बढ़ की दशा में परिवर्तन की दर 3 वर्षों की अवधि के लिए स्थिर नहीं रह सकती। डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क में हुई सीसीटीएल की आय का अनुमान 44.18 रुपए प्रति अमरीकी डॉलर की विद्यमान दर के आधार पर अद्यतन किया जाता है।

(viii) सीसीटीएल द्वारा किए गए सकल राजस्व के अनुमान पर डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के लिए विदेश मुद्रा दर के समायोजन और वर्ष 2008 के लिए यातायात के पूर्वानुमान के समायोजन के कारण होने वाली आय को छोड़कर साधारणतया विश्वास किया जाता है। सीसीटीएल द्वारा विद्युत और ईंधन, रॉयल्टी, उपस्कर किराया और बाधने/खोलने के संबंध में यथा प्रस्तुत अनुमानित प्रचालन व्यय सीसीटीएल की कंटेनर यातायात की अनुमानित मात्रा पर आधारित है इसलिए, उपरोक्तलिखित व्यय की मदों पर वर्ष 2008 में अतिरिक्त टीईयू के प्रहस्तन करने के प्रभाव पर लागत विवरण में विचार किया जाता है।

सीसीटीएल ने वर्ष 2006 के दौरान 373 लाख रुपए की अनुमानित भंडारण आय और वर्ष 2005 के दौरान 772 लाख रुपए की वास्तविक भंडारण आय की तुलना में वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए क्रमशः 149 लाख, 138 लाख और 120 लाख रुपए की भंडारण आय अनुमानित की है। जैसा यहां देखा जा सकता है, अनुमानित भंडारण आय में गिरावट की प्रवृत्ति है। सीसीटीएल ने उल्लेख किया है कि वर्ष 2005 में रूकने का औसत समय 3.26 दिन रहा है और इसने वर्ष 2006 में रूकने के औसत समय में 2.5 दिन तक की कमी अनुमानित की है और इसे क्षमता परिकलन के अनुसार वर्ष 2007 से 2009 तक के दौरान प्रत्येक वर्षों के लिए 2.3 दिन अनुमानित किया गया है। इस रूकने के औसत समय में पूर्वानुमानित कमी को स्वीकार किया जाता है, क्योंकि सीसीटीएल यार्ड के स्थान द्वारा बाधित है और सीसीटीएल के लिए आयात कंटेनरों की शीघ्रतापूर्वक निकासी करना आवश्यक है। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि सीसीटीएल ने कंटेनरों को उतरने के 3 दिनों के भीतर गोदी से हटाकर सीएफएस तक आयात कंटेनरों का संचलन संकल्पित किया है। विचाराधीन सभी तीन वर्षों के लिए सीसीटीएल द्वारा यथा अनुमानित भंडारण आय पर इस विलेपण में विचार किया जाता है।

प्रस्तावित नई सेवाओं तथा प्रवेष्ट निर्धारित समय के बाद टर्मिनल में आने वाले गिरावट कटेनरों के लिए प्रभार, ओडीसी की घोषणा नहीं करना/गलत घोषणा करना, धूम्रन सेवाएं सुविधाजनक बनाना और टर्मिनल के भीतर आधने के बस्सों के संचालन के लिए फोर्क लिफ्ट प्रभार और सीएफएस आबद्ध ट्रक सेवाओं से वर्ष 2007 से 2009 तक होने वाली अनुमानित आय को किसी परिवर्तन के बिना माना जाता है।

- (ix) 914952 टोईयू के अनुमानित कटेनर यातायात और वर्ष 2007 के लिए 814033 टोईयू की अनुमानित क्षमता पर विचार करते हुए, सीसीटीएल सीमांतिक रूप से अनुमानित क्षमता पार करेगा। वर्ष 2008 के लिए 925,521 टोईयू और 2009 के लिए 749,348 टोईयू के संशोधित यातायात तथा वर्ष 2008 और 2009 प्रारंभ के लिए 941,720 टोईयू की अनुमानित क्षमता को हिसाब में लेते हुए उक्त दो वर्षों के लिए क्षमता उपयोगिता क्रमशः लगभग 98% और 80% बैठता है। चूंकि, अनुमानित क्षमता उपयोगिता 80% की निर्धारित सीमा से अधिक देखी जाती है, इसलिए वर्ष 2007 से 2009 के लिए लगाई गई कम पूंजी पर 15% की अधिकतम अनुमेय आय की अनुमति दी जाती है।

- (x) ऊपर की गई वर्षों के अक्षीय लागत विवरण को संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण अनुसूचक के रूप में संलग्न है। प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर लागत विवरण द्वारा प्रकटित परिणाम का अक्षांश नीचे दी गई तालिका में दर्शाए गए अनुसार सारांश दिया गया है :-

क्र.सं.	विवरण	प्रस्तावित आय				निवल अधिशेष (+)/घाटा (-)				प्रस्तावित आय के % के रूप में निवल अधिशेष		
		(करके रूप में)				(करके रूप में)				(+)/घाटा (-)		
		2007	2008	2009	जोड़	2007	2008	2009	जोड़	2007	2008	2009
1.	संपूर्ण सीसीटीएल	229.14	231.09	186.71	646.71	4.33	4.18	-23.39	-14.90	1.89%	1.80%	-12.53%

जैसा उपरोक्त सारणी से देखा जा सकता है, मौजूदा स्तर की तुलना में प्रशुल्क में वृद्धि करने का प्रथम दृष्टया भामला बनता है। तथापि, वर्ष 2009 के लिए लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित घाटा पूर्णतया दूसरे टर्मिनल को संभावित यातायात के विपथन के कारण है।

यहां तक कि यद्यपि यह निश्चित है कि दूसरे कटेनर टर्मिनल के लिए लाइसेंस दे दिया गया है, फिर भी टर्मिनल के चालू होने के समय और यातायात के संभावित विपथन की मात्रा का निश्चितता की मात्रा सहित पूर्वानुमान नहीं किया जा सकता। इसे ध्यान में रखते हुए, यह प्राधिकरण वर्ष 2007 और 2008 में यातायात की वृद्धि की अनुमति देकर वर्ष 2009 में यातायात में संभावित और अनिश्चित कमी का अधिम तीर पर प्रभाव प्रस्तुत करने को तर्कसंगत नहीं पाता है। दूसरे टर्मिनल के बारे में स्पष्ट स्थिति संभवतः वर्ष 2008 के उत्तरार्द्ध तक उमरेगी। इसलिए, यह प्राधिकरण वर्ष 2007 और 2008 के लिए प्रशुल्क स्तरों में पूर्व स्थिति बनाए रखना चाहता है और यदि आवश्यक हो, बाद में वर्ष 2009 के लिए किसी प्रशुल्क समायोजन पर विचार कर सकता है। यह उल्लेखनीय है कि इस प्राधिकरण ने कुछ अन्य निजी टर्मिनलों में भी 3 वर्षों के प्रशुल्क बैठता घाटा के भीतर चरमबंद प्रशुल्क वृद्धि की अनुमति देने का दृष्टिकोण अपनाया था।

अगर वर्ष 2007 और 2008 के लिए 848.61 लाख रुपए का कुल निवल अधिशेष वर्ष 2009 के लिए 2339.55 लाख रुपए के घाटे से समायोजित किया जाता है तो परिणामी निवल घाटा वर्ष 2009 के अनुमानित प्रचालन आय का 8% होता है। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि अनुमान में विचार किए गए राजस्व हिस्से के पास-धु का अनुमेय स्तर प्रशुल्क के सर्वमुखी संशोधन के कारण प्रचालन आय में वृद्धि से बढ़ जाएगा, इसलिए वर्ष 2009 के लिए आवश्यक प्रशुल्क में वृद्धि लगभग 11% होगी, यदि सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत स्थिति वास्तव में परिणामी होती है।

परिणामतः, यह प्राधिकरण निर्णय करता है कि मौजूदा प्रशुल्क वर्ष 2009 के अंत तक की अवधि के लिए निम्नलिखित के शर्ताधीन वैध रहेगा :-

- (क) यदि दूसरे टर्मिनल के चालूकरण के कारण सीसीटीएल से काफी अधिक यातायात का विपथन होता है, तो टर्मिनल प्रचालक 30 नवम्बर 2008 को अथवा उससे पहले वर्ष 2009 के लिए प्रशुल्क समायोजन हेतु संबंधित ब्योरो के साथ इस प्राधिकरण में आवेदन कर सकता है। यह प्राधिकरण निम्नलिखित कारकों को ध्यान में रखेगा और अनमत्प किए जाने वाले प्रशुल्क में संशोधन की मात्रा निर्धारित करेगा :-

(कक) वर्ष 2009 के लिए प्रशुल्क में अपेक्षित वृद्धि, इस कार्यवाही में प्रस्तुत सभी कारकों को ध्यान में रखते हुए सही है, और यह 11% होगी। यदि यह सत्य नहीं पाई जाती है, तब 11% की अनुमानित वृद्धि को पुनः समायोजित किया जाना होगा।

(कख) दूसरे टर्मिनल के चालूकरण से संबंधित घटनाओं और येनई फ्रान्त स्यास (सीएचपीटी) से कटेनर यातायात स्थिति को सुनिश्चित करना।

(कग) अनुमत्प लागत मदी के संदर्भ में वर्ष 2009 की वित्तीय स्थिति में अधिशेष, यदि कोई हो, का समायोजन करने के लिए जनवरी 2007 से सितम्बर 2008 तक की अवधि हेतु सीसीटीएल के लेखापरीक्षित वास्तविक परिणाम।

- (ख) उपर्युक्त के आधार पर, यह प्राधिकरण वर्ष 2009 के लिए प्रशुल्क की समीक्षा करेगा और 31 दिसम्बर, 2008 को अथवा उससे पहले उपर्युक्त आदेश पारित करेगा, ताकि सीसीटीएल 1 जनवरी, 2009 से प्रभावी लागू संशोधित प्रशुल्क, यदि कोई हो, वसूल कर सके।
- (ग) यदि वर्ष 2007 से 2009 के प्रशुल्क चक्र के दौरान मौजूदा प्रशुल्क जारी रहता है अथवा वर्ष 2009 के लिए संशोधित प्रशुल्क, यदि कोई हो, के कारण यदि प्रचालक को किसी गलत अनुमान के कारण अतिरिक्त अधिशेष अर्जित होना पाया जाता है, तब ऐसे अधिशेष को अगले चक्र में पूर्णतया समायोजित किया जाएगा।
- (xi) सीसीटीएल द्वारा जैसा स्वीकार किया गया है, इसका प्रशुल्क प्रस्ताव प्रत्येक प्रशुल्क मद के लिए मद-वार लागत पर आधारित नहीं है। सीसीटीएल से प्रस्तावित प्रभाषों में विचार किए गए लागत घटक प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। सीसीटीएल ने ऐसी सूचना प्रदान करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की है। चूंकि, प्रत्येक सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क संबंधित सेवाएं प्रदान करने की लागत के संदर्भ में नहीं है, इसलिए जैसा प्रचालक द्वारा माना गया है, घाटा उठाने वाले कार्यकलाप को अधिशेष सृजित करने वाले कार्यकलापों द्वारा परस्पर आर्थिक-सहायता दी जाती है। सीसीटीएल को अपनी आंतरिक प्रणाली को सुदृढ़ करने का सुझाव दिया जाता है, ताकि यह अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय प्रत्येक कार्यकलापों के लिए लागत विवरण द्वारा समर्थित अपने प्रस्ताव तैयार कर सके।
- (xii) (क) संबंधित प्रशुल्क मदों को नियंत्रित करने वाली शर्तों के रूप में दरों के मान में शामिल करने हेतु उत्पादकता के बेंचमार्क स्तर इंगित करने के हमारे सुझाव पर सीसीटीएल ने सीसीटीएल में संशोधित प्रशुल्क व्यवस्था के लिए क्रमशः वर्ष 2007, 2008 और 2009 हेतु प्रति क्रेन प्रति घंटे 22 संचलन, 23.50 संचलन और 25 संचलन प्रस्तावित किए हैं। तदनुसार, इन औसत उत्पादकता स्तरों को घाट क्रेन द्वारा कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क मदों का नियंत्रण करने वाली शर्तों के रूप में सम्मिलित किया गया है।
- (ख) सीएसएलए ने सीसीटीएल में प्रति घंटे 25 संचलन के सूचित स्तर से क्रेन उत्पादकता में आवश्यक सुधार करने से संबंधित बिंदु उठाया है। यहां तक कि वर्ष 2007 के लिए 18 संचलनों से प्रति घंटे अनुमानित 22 संचलन के वर्धित उत्पादकता स्तर से भी सीसीटीएल ने नौवहन लाइनों के लिए प्रति टीईयू 12% की बचत दर्शाई है। जब सीसीटीएल में वर्ष 2008 और 2009 में क्रेन उत्पादकता का अनुमानित उच्चतर स्तर प्राप्त हो जाता है, तब नौवहन लाइनों को और बचत हो सकती है।
- (xiii) जब कंटेनर के कोने के बिंदु जहां कंटेनर को स्टेडर से उठाया जाता है, क्षतिग्रस्त हो तो एक सामान्य कंटेनर स्टेडर का प्रयोग ऐसे कंटेनर के प्रहस्तन के लिए नहीं किया जाए। सीसीटीएल ने स्पष्ट किया है कि ऐसी परिस्थितियों में ओडीसी के समान कंटेनर के प्रहस्तन के लिए विशेष गियर का प्रयोग किया जाना होगा। इसे ध्यान में रखते हुए, क्षतिग्रस्त कोने के बिंदुओं (कोने की कार्टिंग समस्या) वाले ऐसे कंटेनरों पर ओडीसी के लिए लागू दर पर प्रभार लगाना अनुचित नहीं होगा। इसलिए, 'कोने की कार्टिंग समस्या वाले बॉक्सों को शामिल करना' वाक्य को ओडीसी की मौजूदा परिभाषा में प्रविष्ट करने के लिए सीसीटीएल का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।
- (xiv) सीसीटीएल को ऐसे मान्यता प्राप्त परिस्थितियों के आयात कंटेनरों को चट्टे पर रखने के लिए एक चट्टे पर रखने का निर्दिष्ट क्षेत्र निर्धारित करना होगा। सीसीटीएल ने 3 दिनों का प्रस्ताव किया है, जिसके भीतर ऐसे कंटेनरों को नामोदिष्ट चट्टा क्षेत्र से बाहर हटा देना चाहिए, जिसे विफल रहने पर प्रचालक आयातक की लागत पर सामान्य आयात चट्टा क्षेत्र में कंटेनर को अंतरित करने की संकल्पना करता है। इस संबंध में एक समय-सीमा निर्धारित करना उचित है, जिसके भीतर ऐसे कंटेनर को नामोदिष्ट चट्टा क्षेत्र से हटा दिया जाना चाहिए। यार्ड की क्षमता, जो सीसीटीएल में सीमाबद्धता कारक है, पर विचार करते हुए 3 दिनों की प्रस्तावित समय-सीमा अनुमोदित की जाती है। चूंकि, विशेष व्यवस्था सीमाशुल्क विभाग द्वारा संकल्पित कार्यविधि है, इसलिए 'मान्यता प्राप्त ग्राहक कार्यक्रम' का प्रस्तावित विवरण यथा प्रस्तावित सीसीटीएल के दरों के मान में सम्मिलित किया जाता है।
- (xv) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर दंडात्मक ब्याज की दर निर्धारित करने के लिए प्रस्तावित सामान्य टिप्पणी 2.6(ii) को भारतीय स्टेट बैंक के विद्यमान 12.25% पीएलआर और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार ब्याज की लागू दंडात्मक दर प्रदर्शित करने के लिए संशोधित किया जाता है।
- (xvi) (क) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश वर्णन करते हैं कि प्रयोक्ताओं से पत्तन पर आरोग्य उणिम सीमा के बाद विलंब के लिए भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा। इसके दृष्टिकोण, यह वर्णन करते हुए कि भंडारण प्रभार उस अवधि, जिसके दौरान सीसीटीएल प्रयोक्ताओं द्वारा अनुरोध करने पर कंटेनरों को सुपुर्द/अंतरित करने की स्थिति में नहीं है, के लिए उपाार्जित नहीं होगा, एक प्रावधान सम्मिलित करने का सुझाव दिया गया था। सीसीटीएल ने तर्क दिया है कि प्रावधान के शब्द द्विअर्थी हैं और इससे सारहीन दावे किए जा सकते हैं। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि यह प्राधिकरण इंडिया गेअवे टर्मिनल्स प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल), विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल), न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी), विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी), कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) और गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) जैसे निजी टर्मिनलों और पत्तन न्यासों के दरों के मान में इस शर्त को निर्धारित कर चुका है, जिसका निर्णय संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों की अधिसूचना के बाद किया गया था और अभी तक सारहीन दावों की ऐसी कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई है। इसलिए, संगत प्रावधान सीसीटीएल के दरों के मान में सम्मिलित किया जाता है।

(xvi)

चुकि सीसीटीएल द्वारा प्रदत्त किए गए पोटों के लिए बर्ध किराया प्रभार लाघवोंस करार की शर्तों के अनुसार सीएचपीटी द्वारा समरहित किया जाता है, इसलिये सीसीटीएल को उस अवधि जब पोट उभरके टर्मिनल पर निश्चिन्त हो और जब घट-आधारित सुविधा की विकसता/समाप्ति के कारण से प्रदान नहीं हो सकना के लिए पोटों को बर्ध किराया प्रभार वापस करने की शर्त सम्मिलित करने का सुझाव दिया गया था। यह पतन/प्रचालक पर आरोप्य उचित स्तर के बाद विलंब के लिए प्रयोक्ता से भुगतान नहीं करने की अपेक्षा के सिद्धांत से भी उल्लेख होता है। तथापि, सीसीटीएल ने यह तर्क दिया है कि पतन द्वारा प्रदान की गई सेवाओं पर इस संबंध में प्रत्येक अवकाश दंड की कोई प्रमाणी लागू नहीं है और पोटों के सीधेतर आवागमन के कारण प्रयोक्ताओं को हुई बर्धित बचत सीसीटीएल को नहीं दी गई है और विलंब के भी कोई दंड की आवश्यकता नहीं होती चाहिए। इसलिये, इस अवधान को सम्मिलित करना स्वीकार्य नहीं है।

यह तर्क आईसीटीपीएल, एचएचपीपीएल, सीएचपीपीएल, पीटीआईपीएल और सीसीटीपीएल के दरों के मान में और हाल ही में इंटरनेशनल सीपोटर्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड (आईएसएचपीएल) के दरों के मान में निर्धारित की जा चुकी है। यहां तक कि कुछ उन पतनों जैसे सीएचपीटी, पीपीटी, एनएमपीटी, केओपीटी, जो संशोधित प्रमुलक दिशानिर्देशों के कार्यान्वयन के बाद संशोधन के लिए आए हैं, के मामले में भी इस आधार की शर्त निर्धारित की गई है कि बर्ध दिशानिर्देश प्रभार पतन पर आरोप्य कारणों से पोटों के निश्चित रहने की अवधि के लिए ही लागू होना चाहिए।

ऐसा कोई कारण नहीं है कि इस संबंध में अन्य टर्मिनलों के मानों में निर्धारित प्रावधान विशेषकर सीसीटीएल पर क्यों लागू नहीं किया जाए, जब ऐसा प्रावधान सरकार द्वारा जारी प्रमुलक नीति दिशानिर्देशों में निर्धारित सिद्धांतों पर आधारित है। सीसीटीएल से टर्मिनल पर आरोप्य कारणों से पोटों के निश्चित रहने की अवधि के दौरान उपार्जित बर्ध किराये के समुल्लेख घट की अनुमति देने की अपेक्षा करते हुए उपयुक्त शर्त सीसीटीएल के दरों के स्तर में शामिल की जाती है। संशोधित प्रमुलक दिशानिर्देशों के खण्ड 2.18 में निश्चित समान्य सिद्धांत कि प्रयोक्ताओं से सीसीटीएल पर आरोप्य उचित स्तर के बाद प्रभार अद्य करने की अपेक्षा नहीं होगी, यह कि सीसीटीएल के दरों के मान में सम्मिलित किया जाता है। अगर सीसीटीएल अन्तर्निर्मित दंड और पुरस्कार योजना के भीतर उपयुक्त बर्ध संबंध प्रमुलक नीतियों का प्रस्ताव करता है तो ऐसे प्रस्ताव पर विचार किया जाएगा।

(xvii)

यह तर्क देते हुए कि विभिन्न कारक, जो पतन सीमा में किसी पोट के प्रवेश की तारीख नियंत्रित करते हैं, सीसीटीएल के नियंत्रण में नहीं है और कि सीसीटीएल केवल तब सेवाएं प्रदान करता है, जब पोट बरतव में टर्मिनल में रुक जाता है, प्रचालक ने वर्णन किया है कि टर्मिनल में पोट के प्रवेश की तारीख आयात कंटेनरों के मामले में डॉक्टर बुरुचगिरी प्रतीति के परिवर्तन के लिए बाजार क्रम पर के अनुप्रयोग के लिए पतन सीमा में पोट के प्रवेश की तारीख की बजाए अधिक उपयुक्त है। संशोधित प्रमुलक दिशानिर्देशों के खंड 2.19.2 में एक विशिष्ट सूत्रीकरण निर्धारित किया गया है, जिसका देश में अन्य निजी टर्मिनलों में बिना किसी कठिनाई अनुसंधान किया जा रहा है। प्रस्तावित टिप्पणी 2.3 को संगत संशोधित प्रमुलक दिशानिर्देशों में विहित स्थिति दर्शाने के लिए उपयुक्त रूप से संशोधित किया जाता है।

(xviii)

(क) कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित प्रभारों में बांधने/खोलने की सेवा का प्रावधान सम्मिलित है। बांधने/खोलने की सेवाएं, जब ऐसी सेवाएं सीसीटीएल द्वारा प्रदान नहीं की जाती हैं, प्रदान करने की लागत प्रभार आन्तरिक घट का प्रस्ताव देने के लिए कटे जाने पर प्रचालक को घट देने के लिए शर्त के साथ प्रति कंटेनर 10 रुपये की घट प्रस्तावित की है। सीसीटीएल द्वारा जैसा सूचित किया गया है वर्ष 2004 से 2006 तक के लिए संमत वार्षिक बांधने/खोलने और सर्वेक्षण बर्ध के आधार पर औसत हिसाब 34 रुपये प्रति टीईयू निश्चिन्त है। चुकि, बांधने/खोलने और सर्वेक्षण व्यय के आंकड़े उपलब्ध नहीं कराए गए हैं, इसलिये प्रति कंटेनर 30 रुपये सीसीटीएल द्वारा दी जाने वाली घट के रूप में निर्धारित किया जाता है, जब यह बांधने/खोलने की सेवाएं नहीं करता। प्रसंगवत्, सीसीटीएल के दरों के मान में अनुमोदित प्रति कंटेनर 36 रुपये की घट है। एनएसआईसीटी और जेएनपीटी के दरों के मान में अनुमोदित प्रति कंटेनर 26 रुपये की घट है।

(ख)

यह प्रतीति होता है कि सीसीटीएल में बांधने/खोलने की सेवाओं की व्यवस्था कंटेनर विशिष्ट नहीं है, परंतु पोट विशिष्ट है। यह सेवा या तो किसी पोट के लिए प्रदान की जाती है अथवा प्रदान नहीं की जाती है। सीसीटीएल ने आगे वर्णन किया है कि प्रयोक्ताओं को उक्त सेवा प्राप्त नहीं करने के लिए सीसीटीएल की पूर्व सहमति होनी चाहिए। इस प्राधिकरण को इस प्रस्तावित शर्त कि घट दिया जाना नौवहन लाइनों की निर्धारित सुरक्षा विधियों का अनुपालन करने की सहमति देने के अधीन है, सहित उपरोक्त शर्त अनुमोदित करने पर कोई आपत्ति नहीं है।

(xix)

(क) सीसीटीएल ने बड़े आकार वाले कंटेनरों के लिए उनके द्वारा कब्जा किए गए भूमि खंडों की प्राकृतिक संख्या के आधार पर बंदरगाह प्रभार लगाने का बर्ध प्रावधान प्रस्तावित किया है।

साधारण आकार से बड़े आकार के कंटेनरों के लिए प्रस्तावित प्रभारण प्रभारों के लिए प्रयोक्ताओं से मिश्रित प्रत्युत्तर मिले हैं। तथापि, सीसीटीएल के पास जैसा सीईपीएसएए द्वारा सही रूप से इंगित और सीसीटीएल द्वारा सहमति दी गई है, कंटेनरों के एक साथ संकलन से याद में अधिक स्थान उपलब्ध होगा फिर भी प्रचालक को बड़े आकार के कंटेनर द्वारा कब्जा की गई अतिरिक्त भूमि के लिए प्रतिपूर्ति किया जाना आवश्यक हो सकता है। बड़े आकार के कंटेनर द्वारा कब्जा किए गए स्थान के आधार पर प्रभार लगाने के सीसीटीएल के तर्क में कुछ बल है। उल्लेखनीय रूप से सीसीटीपीएल, पीटीआईपीएल और पीएसए सिकाल जैसे अन्य निजी प्रचालकों के दरों के मान में बड़े आकार

के कंटेनर पर लगाए जाने वाले भंडारण प्रभार के लिए 25% का प्रीमियम निर्धारित किया गया है। परंतु, सीसीटीएल द्वारा प्रस्तावित संशोधित व्यवस्था उचित प्रतीत होती है और इसे अनुमोदित किया जाता है। इस परिप्रेक्ष्य में, सीसीटीएल द्वारा नौवहन लाइनों के इसी विधि पर बड़े आकार के परेवर्णों पर प्रभार लगाने के बारे में उल्लिखित तथ्य पर ध्यान देना संगत हो सकता है।

- (ख) आईसीडी कंटेनरों के लिए निर्धारित 15 दिनों की मौजूदा निःशुल्क भंडारण अवधि रूकने के औसत समय में 4 दिनों से नीचे तक की कमी के आधार पर 10 दिनों तक घटा देना प्रस्तावित है। जबकि प्रयोक्ताओं ने प्रस्ताव का स्वागत किया है, वहीं उन्हें कंटेनरों की निःशुल्क अवधि (घटाई गई) के भीतर कंटेनरों की सुपुर्दगी से संबंधित आशंकाएं हैं। जैसा सीसीटीएल द्वारा सही वर्णन किया गया है, दस दिनों की निःशुल्क रूकने की अवधि इस समय सुचित 4 दिनों से अधिक है। प्रारंभ की गई सामान्य शर्तों के प्रचालन द्वारा प्रयोक्ताओं से उस अवधि, जिसके दौरान सीसीटीएल प्रयोक्ताओं द्वारा अनुसंधान करने पर कंटेनरों की सुपुर्दगी करने की स्थिति में नहीं है, के लिए भंडारण प्रभार अदा करना अपेक्षित नहीं होगा।
- (xx) सीसीटीएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क की दूसरी मद तम्बाकू के कंटेनरों का धूम्रपान सुविधाजनक बनाने के लिए है। यह प्रतीत होता है कि सीसीटीएल धूम्रपान सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रति 40 फुट के कंटेनर पर 2000/-रुपए की राशि लगाता रहा है। जैसा प्रचालक द्वारा स्पष्ट किया गया है, 2000/-रुपए की दर मौजूदा संगत प्रशुल्क मदों से ली गई है। अब एक समेकित दर का प्रस्ताव किया गया है।
- सीएचपीटी ने विशेष रूप से वर्णन किया है कि सीसीटीएल द्वारा प्रदान की गई धूम्रपान सेवाएं लाइसेंस करार के सीमाक्षेत्र में हैं और सेवाओं के लिए दर इस प्राधिकरण द्वारा नियत की जानी अपेक्षित है। यह उल्लेखनीय है कि सीएचपीटी उसके द्वारा कुछ सामान्य कार्यों को पहले प्रदान की गई धूम्रपान सेवाओं के लिए प्रभार वसूल कर रहा था। चूंकि, प्रचालक प्रयोक्ताओं को प्रदान की गई धूम्रपान सेवाओं के लिए प्रभारित करता रहा है और इस बात को ध्यान में रखते हुए कि किसी भी प्रयोक्ता ने प्रस्तावित प्रशुल्क मद पर आपत्ति नहीं की है, इसलिए प्रस्तावित प्रशुल्क मद अनुमोदित की जाती है। फिर भी, सीसीटीएल को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्यविधियों का अनुपालन करते हुए भविष्य में अपने टर्मिनल में नया प्रशुल्क लगाने के पूर्व इस प्राधिकरण का अनुमोदन मांगने का सुझाव दिया जाता है।
- (xxi) किसी विशेष पोत के लिए निर्दिष्ट अंतिम (फट-आफ) समय के बाद टर्मिनल के प्रवेश द्वार पर निर्यात कंटेनर स्वीकार करने के लिए सीसीटीएल ने एक नया प्रशुल्क प्रस्तावित किया है। ऐसे कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए सीसीटीएल द्वारा वर्णित सेवाओं की सूची से यह देखा जाता है कि ऐसे कंटेनरों के लिए टर्मिनल के भीतर अतिरिक्त अंतरण आवश्यक होता है और टर्मिनल के भीतर अंतरण के लिए निर्धारित प्रभार ऐसे कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए लगाया जाना प्रस्तावित है। किसी भी प्रयोक्ता ने इस प्रस्ताव पर आपत्ति नहीं की है। टर्मिनल के भीतर कंटेनर की संबंधित श्रेणी के अंतरण के लिए अनुमोदित संबंधित प्रशुल्क प्रवेश द्वार के निर्धारित समय के बाद टर्मिनल में आने वाले निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए लागू किया जा सकता है।
- (xxii) मौजूदा प्रशुल्क व्यवस्था में, प्रभार लगाने का प्रावधान है अगर किसी खतरनाक कंटेनर को ऐसा घोषित नहीं किया जाता है। इस मौजूदा प्रावधान को उस स्थिति को शामिल करने के लिए लागू करने का प्रस्ताव है, जब किसी बड़े आकार के कंटेनर को ऐसा घोषित नहीं किया जाता है। सीसीटीएल द्वारा जैसा सही स्पष्ट किया गया है, जब टर्मिनल में आगमन के बाद किसी कंटेनर को बड़े आकार का कंटेनर घोषित किया जाता है, तब प्रचालक को उचित प्रहस्तन उपकरणों को संगठित करना होगा और टर्मिनल में बड़े आकार के कंटेनर को वास्तविक रूप से देखने के बाद पर्याप्त भंडारण स्थान की व्यवस्था करनी होगी। इससे अन्य कंटेनरों के प्रहस्तन में विलंब हो सकता है। मौजूदा प्रशुल्क मद में बड़े आकार के कंटेनर का प्रस्तावित सम्मिलन अन्य कंटेनरों के प्रहस्तन में विलंब दूर करेगा और इसलिए यह अनुमोदित की जाती है।
- (xxiii) आधान (बिन), जिसका प्रयोग सीसीटीएल के फोर्क लिफ्ट ट्रक का प्रयोग करते हुए बांधने की सामग्री के भंडारण के लिए किया जाता है, का प्रहस्तन करने के लिए प्रति बंध आधान 100 रुपए की प्रस्तावित दर अनुमोदित की जाती है, क्योंकि इस सेवा के प्रावधान में सीसीटीएल को लागत आती है। अगर इस लागत को पृथक प्रशुल्क मद द्वारा शामिल नहीं किया जाता है तो उससे किसी अन्य सामान्य दर का संशोधन करना पड़ता है।
- (xxiv) प्रारंभ में, सीसीटीएल ने आबद्ध ट्रक सेवाएं प्रदान करने के लिए दो नई प्रशुल्क मदों का प्रस्ताव किया। ये दो प्रशुल्क मदें, विभिन्न परेवर्तियों के कार्यों के समेकन और बंगलौर तथा अन्य गंतव्य स्थलों तक प्रेषण की वैकल्पिक सेवा से संबंधित हैं। तत्पश्चात, सीसीटीएल ने इस प्राधिकरण से इस आधार पर कि पत्तन क्षेत्र के बाहर किसी सुविधा के लिए अपने ग्राहक को प्रचालक द्वारा प्रदान की गई आबद्ध ट्रक सेवा महापत्तन न्यास अधिनियम के उपबंध के भीतर नहीं है, दरों को अधिसूचित नहीं करने का अनुरोध किया है। दूसरी ओर, लाइसेंसदाता, सीएचपीटी ने यह निर्णय लिया है कि आबद्ध ट्रक सेवा महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के सीमाक्षेत्र के अधीन आएगी और यह वर्णन किया कि इस प्राधिकरण को ऐसी सेवाओं के लिए दरें नियत करने की शक्तियां हैं और उसने उक्त सेवा प्रदान करने के लिए सीसीटीएल द्वारा अर्जित राजस्व पर रॉयल्टी के लिए पत्तन की हकदारी सुचित की है।

सीसीटीएल, सीएचपीटी के साथ लाइसेंस करार के अधीन कार्य निष्पादित करने के लिए एक विशेष प्रयोजन कंपनी है, जो उसे महापतन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अधीन निर्दिष्ट अभिलेखित सेवाएं निष्पादित करने के लिए प्रतिकृता करता है। यदि सेवा धारा 42 के अधीन नहीं है, तो यह स्पष्ट नहीं है कि क्या सीसीटीएल ऐसी सेवा प्रदान कर सकता है या नहीं। इसे ध्यान में रखते हुए, सीसीटीएल द्वारा की जाने वाली सेवा महापतन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अधीन लाइसेंसदाता के अनुमोदन से है। उस मामले में, इस मध्य पर लगाया जाने वाले किसी प्रमुख को महापतन न्यास अधिनियम की धारा 48 के अधीन इस प्रक्रिया का अनुमोदन अपेक्षित है। यह संकेतनीय है कि जैसा सीएचपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया है, प्रयोक्तृओं को या तो सीसीटीएल अथवा किसी अन्य एजेंसी से उक्त सेवा प्राप्त करने का विकल्प है। प्रसंगवत्, प्रयोक्तृओं ने आवद्ध ट्रक डुलाई प्रतीति को दूरों के मान में शामिल करने का जोरदार सुझाव दिया है। आवद्ध ट्रक डुलाई सेवाओं के लिए प्रस्तावित दर अनुमोदित की जाती है।

- (xxv) सीसीटीएल ने पुष्टि की है कि तटीय कटेनरों के लिए प्रस्तावित रियायती दरें संशोधित प्रमुख दिशानिर्देशों के अनुसार हैं।
- (xxvi) सीसीटीएल ने पोर्टों की साप्ताहिक यात्रा के लिए निर्दिष्ट निर्यात कटेनरों के संबंध में भूमि स्लॉट 7 दिन के लिए और अंतर्गत की सप्ताह में दो बार यात्रा के लिए निर्दिष्ट निर्यात कटेनरों के संबंध में 5 दिन के लिए अतिरिक्त करने पर विचार किया है। इस संबंध में एक उपयुक्त शर्त शामिल की गई है।
- (xxvii) सीसीटीएल के मौजूदा दरों के मान की 4 जून 2006 से आगे उक्त गरीबों के लिए बढ़ाई गई वैधता 4 दिसम्बर 2006 को समाप्त हो गई है। मौजूदा दरों का मान 4 दिसम्बर 2006 से आगे सीसीटीएल के संशोधित दरों के मान के क्रियाव्यय की प्रकृति तारीख तक के लिए वैध मान्य जाता है।
- (xxviii) संशोधित प्रमुख दिशानिर्देशों में 3-वर्षीय वैधता चक्र निर्धारित किया गया है। चूंकि, इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचारित किराए एवं यातायात स्थिति केवल 31 दिसम्बर 2009 तक के लिए है, इसलिए संशोधित दरों के मान की वैधता भी 31 दिसम्बर 2009 को समाप्त हो जाएगी, जोकि उपर्युक्त उप-पैरा (x) में उल्लिखित प्रावधानों के शताधीन है।

15.1. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण सीसीटीएल के संशोधित दरों के मान का अनुमोदन करता है, जोकि अनुसूची II के रूप में संलग्न है।

15.2. सीसीटीएल का संशोधित दरों का मान और शर्तें भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन समाप्त होने के पश्चात लागू हो जाएंगे और ये 31 दिसम्बर 2009 तक लागू रहेंगे, तथापि यह उपर्युक्त पैरा 14(x) के अंतर्गत निर्धारित शर्तों के अधीन होगा। प्रदान किया गया अनुमोदन इसके पश्चात स्वतः समाप्त हो जाएगा, जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा इसे विशेष तौर पर न बढ़ावा जाए।

15.3. सीसीटीएल के मौजूदा दरों के मान की वैधता 4 दिसम्बर 2006 से आगे संशोधित दरों के मान के क्रियाव्यय की प्रकृति तारीख तक बढ़ाई गई मानी जाती है।

15.4. सीसीटीएल का प्रमुख पतन द्वारा प्रस्तुत सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में स्पष्ट किए गए पूर्वानुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। प्रमुख वैधता की निर्धारित अवधि के दौरान यदि किसी भी समय यह पाया जाता है कि वास्तविक स्थिति विचार किए गए अनुमानों से काफी परिवर्तित हो गई है अथवा यहां स्वीकार किए गए पूर्वानुमानों से विपथित हो गई है, यह प्राधिकरण सीसीटीएल को इसके प्रमुख की समीक्षा के निर्धारित समय से पहले भी प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है और संशोधित प्रमुख में ऐसे परिवर्तनों के कारण अतिरिक्त काम को पूरी तरह प्रतिस्तुत करने के लिए कह सकता है।

इस संबंध में, सीसीटीएल को संबंधित लेखा वर्ष के बंद होने के 60 दिन के भीतर अपने वार्षिक लेखा और कार्यनिष्पादन रिपोर्ट के साथ वास्तविक वित्तीय और कार्यनिष्पादन व्ययों निर्धारित प्रपत्र में इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करने का निर्देश दिया जाता है। यदि सीसीटीएल निर्धारित समय-सीमा के भीतर ऐसी सूचना प्रस्तुत करने में असफल रहता है, तो सीएचपीटी सीसीटीएल के विरुद्ध कार्यवाई करने का प्रयत्न करेगा। यह प्राधिकरण सीसीटीएल के प्रमुख की समीक्षा करने के लिए स्वतः ही कार्यवाही करेगा। इसके अलावा, घट-बढ़ का विश्लेषण सामान्य प्रमुख वैधता अवधि के अंत में अगली सामान्य समीक्षा के समय भी किया जाएगा और अतिरिक्त अभिलेखों का अगले चक्र के लिए निर्धारित प्रमुख में संशोधित प्रमुख दिशानिर्देशों के अनुसार समायोजन किया जाएगा।

अ. ल. बौलेखर, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2009/अ.ल.]

अनुबन्ध-I

वेब्स कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड
निजी टर्मिनल हेतु स्वेफिकेड आय एवं लागत विवरण

(लाख रुपए)

क्र० सं०	विवरण	वार्षिक			सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत पूर्वानुमान			हमारे द्वारा संतुलित पूर्वानुमान		
		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2007	2008	2009
	यातायात (एमटी/टीईयू)	599,980	700,107	829,307	914,952	865,521	749,346	914,952	925,521	749,346
I	कुल प्रचालन आय									
	कंटेनर प्रहस्तन आय	17,408.88	18,756.36	21,652.00	22,767.92	21,477.93	18,551.81	22,914.40	23,109.01	18,671.12
	जोड़	17,408.88	18,756.36	21,652.00	22,767.92	21,477.93	18,551.81	22,914.40	23,109.01	18,671.12
II	प्रचालन लागत (मुख्यतः को छोड़कर)									
	प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रमिक	564.84	540.98	684.00	850.42	927.32	1,012.88	733.87	770.58	809.09
	अनुसंधान श्रमिक	211.85	276.39	381.00	447.57	509.73	580.57	400.05	420.05	441.06
	उपस्कर कालन लागत	1,539.47	1,666.04	2,147.00	2,540.46	2,635.56	2,547.65	2,435.19	2,580.41	2,298.74
	रोयल्टी/राजस्व हिस्सा	4,700.40	5,064.22	5,846.04	6,147.34	5,799.04	5,008.99	6,186.89	6,239.43	5,041.20
	उपस्कर किराया	842.16	985.45	828.00	1,043.18	1,042.28	963.44	952.29	1,021.16	871.75
	पट्टा किराया	881.59	881.59	881.59	881.59	881.59	881.59	881.59	881.59	881.59
	बीमा	150.48	153.09	203.00	230.09	233.40	242.30	233.58	240.56	245.97
	अन्य व्यय	240.63	355.17	391.00	441.28	453.57	447.84	444.27	470.85	417.91
	तकनीकी सेवा शुल्क	0.00	0.00	291.00	271.90	251.35	215.19	275.99	270.16	219.06
	जोड़	8,931.41	9,602.91	11,652.63	12,853.82	12,733.84	11,900.46	12,543.71	12,894.78	11,226.37
III	मुख्यलाभ	2,209.84	2,240.46	2,470.00	2,747.97	3,019.44	3,085.81	2,747.97	3,019.44	3,085.81
IV	उपरिव्यय									
	प्रबंध एवं प्रशासन उपरिव्यय	161.72	192.60	288.00	355.07	404.78	461.45	316.47	332.29	348.91
	सामान्य उपरिव्यय	518.25	711.20	693.00	777.41	818.56	862.03	727.65	764.03	802.23
	प्रारंभिक व्यय	38.28	38.28	38.28	0.00	0.00	0.00	38.28	38.28	38.28
	जोड़	718.26	942.08	1,019.28	1,132.48	1,223.34	1,323.48	1,082.40	1,134.61	1,189.42
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	5,549.38	5,970.91	6,510.09	6,033.65	4,501.32	2,242.06	6,540.32	6,060.18	3,169.51
VI	वित्त एवं विविध व्यय									
	परिसंपत्तियों की बिक्री पर आय	20.47	1.78	41.77	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	रिआयत करार के अनुसार									
	छूटात्मक अंतिम मूल्य प्राप्ति	83.87	93.93	105.21	2.07	2.38	2.74	111.48	125.15	140.42
	अन्य	33.91	383.81	63.00	14.60	14.60	14.60	14.60	14.60	14.60
	जोड़	138.25	479.52	209.98	16.67	16.98	17.34	126.08	139.75	155.02
VII	वित्त एवं विविध व्यय									
	विदेशी मुद्रा ऋणों की									
	वापसी पर हानि	0.00	54.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	परिसंपत्तियों की बिक्री पर हानि	284.87	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	284.87	54.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एफएमआई में से एफएमई घटाइए	(146.62)	425.51	209.98	16.67	16.98	17.34	126.08	139.75	155.02
IX	व्याज-पूर्व अधिशेष (V)+(VII)	5,402.75	6,396.42	6,720.07	6,050.32	4,518.30	2,259.40	6,666.40	6,199.93	3,324.54
X	वित्तपोषण भ्रम	1,594.21	1,816.72	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	व्याज-पूर्व निवल अधिशेष	3,808.54	4,579.70	6,720.07	6,050.32	4,518.30	2,259.40	6,666.40	6,199.93	3,324.54
XII	नियोजित पूंजी	32,739.81	37,011.40	38,339.45	42,173.33	39,133.54	38,294.85	41,707.84	38,708.75	37,909.80
XIII	नियोजित पूंजी पर आय	2,547.96	2,591.02	5,750.92	6,326.00	5,870.03	5,744.23	6,256.18	5,806.31	5,686.47
XIV	क्षमता उपयोग	85.71%	100.02%	94.24%	100%	92%	80%	100.10%	98.28%	79.57
XV	क्षमता उपयोग के लिए समायोजित आरंभिकीई	2,183.86	2,591.02	5,750.92	6,326.00	5,870.03	5,744.23	6,256.18	5,806.31	5,686.47
XVI	निवल अधिशेष/(घाटा)	1,624.70	1,988.68	969.15	(275.68)	(1,351.73)	(3,484.83)	410.22	393.62	(2,361.93)
XVII	वर्ष 2006 के दौरान सीसीटीएल द्वारा अर्जित आय के बाद निवल अधिशेष का 50%	67.16			0.00	0.00	0.00	22.39	22.39	22.39
XVIII	सीसीटीएल का कुल अधिशेष (घाटा)				(275.68)	(1,351.73)	(3,484.83)	432.61	416.01	(2,339.55)
XIX	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष/घाटा (xvi)/(I%)	9.33%	10.60%	4.48%	-1%	-6%	19%	1.89%	1.80%	-12.53%
XX	प्रचालन आय के % के रूप में औसत निवल अधिशेष/(घाटा)		8.14%			-8.76%			-2.95%	

अनुसूची-II

चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

दरों का मान

प्रारम्भिक रूप से, कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड के द्वारा निर्धारित दरों को लागू किया जाएगा।

इस दरों के मान में चेन्नई कंटेनर टर्मिनल में प्रदाय की गई सेवाओं और सुविधाओं के लिए चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड को देय प्रदाय विनिर्दिष्ट किए गए हैं।

1. परिभाषाएं

इस दरों के मान में जब तक संदर्भ के अनुसार अन्यथा अपेक्षित नहीं हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :-

- 1.1. 'सीसीटी' का अर्थ चेन्नई कंटेनर टर्मिनल है।
- 1.2. 'सीसीटीएल' का अर्थ भारत में निगमित कंपनी, चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, उसके उत्तराधिकारी और समनुवर्तिता है।
- 1.3. 'सीएफएस' का अर्थ सीसीटीएल में कंटेनर माल स्टेशन है।
- 1.4. 'तटीय पोत' का अभिप्राय किसी ऐसे पोत से होगा, जो भारत में किसी मत्स्य कलक स्थान से भारत में स्थित किसी अन्य मत्स्य कलक स्थान के बीच व्यापार में संलग्न है और जिसके घुस सकन प्राधिकारी द्वारा जारी एक तटीय लाइसेंस है।
- 1.5. 'कंटेनर' का अर्थ परिवहन के लिए उपयुक्त और कार्गो को घंटों पर रखने के लिए मानक आईएसओ कंटेनर है और वह एक इकाई के रूप में प्रहस्तन किए जाने और कंटेनर स्लैडर से क्रेन द्वारा उठाए जाने के लिए सक्षम होना चाहिए।
- 1.6. 'एफसीएल' का अर्थ पूर्ण कंटेनर भार वाला कंटेनर होगा।
- 1.7. 'विदेशगामी पोत' का अभिप्राय तटीय पोत से भिन्न किसी अन्य पोत के लिए होगा।
- 1.8. 'खतरनाक कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसमें आईएमओ के अधीन वर्गीकृत के अनुसार खतरनाक वस्तुएं हैं।
- 1.9. 'आईसीडी' का अर्थ अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर सिम्बोल है।
- 1.10. 'एससीएल' का अर्थ पूर्ण कंटेनर भार से कम भार वाला कंटेनर (एक से अधिक आयातक के कार्गो वाला कंटेनर) है।
- 1.11. 'सामान्य आकार से बड़े कंटेनर (ओडीसी)' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जो मानक कंटेनर के सामान्य आयाम से बड़े आकार वाले कार्गो की दुलाई कर रहा है और जिसके लिए स्लांग, रैकल्स, लिफ्टिंग बीम इत्यादि जैसे विशेष उपकरणों की आवश्यकता पड़ती है। अतिप्रस्त कंटेनर (कोने की कास्टिंग की कमरवा वाले बॉक्स सहित) और लिफ्टिंग के लिए विशेष उपकरणों की आवश्यकता वाले कंटेनरों को भी सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों के रूप में वर्गीकृत किया जाता है।
- 1.12. 'प्रति दिन' का अर्थ प्रति कैलेंडर दिन अथवा उसका भाग है।
- 1.13. 'रीफर' का अर्थ माल की दुलाई के प्रयोजनार्थ कोई कंटेनर है, जिसे अधिकतम तापक्रम बनाए रखने के लिए किसी उपयुक्त उपकरण से अतिप्रस्त होती है।
- 1.14. 'पतन' का अर्थ चेन्नई पतन न्यास है।
- 1.15. 'शट-आउट कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसने वीआईएन द्वारा यथा इंगित किसी पोत हेतु निर्विवाद के लिए टर्मिनल में प्रवेश किया है और चाहे किसी भी कारण से पोत से जुड़ा हुआ नहीं है।
- 1.16. 'टन' का अर्थ एक मीट्रिक टन अथवा 1,000 किलोग्राम या एक घनमीटर है।
- 1.17. 'बोकासक कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जो एक पोत से उतारा गया है, सीसीटी में रखा गया और अन्य पोत के द्वारा दुलाई किया गया है।
- 1.18. 'बीआईएन' का अर्थ पोत पहचान सुचना संख्या है।
- 1.19. 'घुब्रीकरण सुविधा' का अर्थ उन कार्गो, जो कीटों द्वारा प्रभावित होने वाले हैं और जिन्हें घुब्रीकरण और गैस निकालकर अथवा दोनों द्वारा विसंक्रमण के लिए कीटनाशकों की अपेक्षा है, का विसंक्रमण सुविधाजनक बनाना है।
- 1.20. 'आबद्ध ट्रकिंग' का अर्थ सीसीटीपीएल द्वारा व्यवस्था किए गए और सीमाशुल्क द्वारा सीलबंद सीसीटीपीएल सीएफएस में ट्रक में विशिष्ट गंतव्य स्थान के कार्गो की भरवाई द्वारा विशिष्ट अंतर्विषय गंतव्य स्थानों (आईसीडी) को खाली किए गए कार्गो का प्रेषण करना है।
- 1.21. 'मान्यताप्राप्त ग्राहक कार्यक्रम' का अभिप्राय एक ऐसे कार्यक्रम से है, जोकि सीमाशुल्क विभाग द्वारा लागू किया जा रहा है, जिसके द्वारा विभाग में 'मान्यताप्राप्त ग्राहक' के रूप में पंजीकृत आयातकों की एक अलग श्रेणी बनाई जाएगी, जिसे सुनिश्चित सुविधाएं उपलब्ध कराई

जाएगी। आरएमएस द्वारा यदिच्छक आधार पर चयनित परेषणों के अल्प प्रतिशत अथवा जिन मामलों में विशिष्ट आसूचना उपलब्ध हो अथवा जहाँ पर अनुपालनहीनता के देखे गए विशिष्ट पैटर्न का समाधान किया जाना हो, को छोड़कर मान्यताप्राप्त ग्राहकों को स्व-निर्धारण के आधार पर, अर्थात् स्वाभाविक तौर पर उनकी घोषणा के आधार पर माल की जांच किए बिना अनुमति प्रदान की जाएगी। इसके अलावा, देश में सभी पत्तनों पर, जहाँ ईडीआई और आरएमएस प्रचालनरत हैं, पंजीकृत मान्यताप्राप्त ग्राहकों को यह लाभ उपलब्ध होगा।

सीमाशुल्क विभाग को आशा है कि इस उपाय से कार्गो के रुकने के समय और ऐसे आयातकों के लेनदेन की लागत में कमी आएगी। सीमाशुल्क गृह मान्यताप्राप्त ग्राहकों को सीमाशुल्क अनुमति सेवा प्रदान करने के लिए अलग से सुविधा/काउंटर स्थापित कर सकते हैं। सीमाशुल्क आयुक्त अलग भंडारण स्थल, प्रहस्तन सुविधा स्थापित करने और इन ग्राहकों के लिए अनुमति प्रक्रियाओं में तेजी लाने के लिए कस्टोडियन के साथ मिलकर कार्य करेंगे। इसके अलावा, आईएमजी ने विनिर्दिष्ट मान्यताप्राप्त आयातकों को कार्गो की तत्काल सुपुर्दगी हेतु पत्तन परिसर में स्पष्टतया निर्धारित अलग क्षेत्र स्थापित करके तीव्र सुपुर्दगी प्रणाली की सिफारिश की है। इस कार्यक्रम की विस्तृत व्याख्या सीमाशुल्क के दिनांक 24 नवम्बर, 2005 के परिपत्र सं० 42/2005-सीमाशुल्क में दी गई है।

2. सामान्य :

- 2.1. लंबाई में 20 फुट तक अथवा उससे कम के कंटेनरों को प्रशुल्क के प्रयोजनार्थ एक टीईयू माना जाता है।
- 2.2. विशेष उपकरण/स्लिंग/प्रहस्तन की अपेक्षा वाले मानक आकार से भिन्न के कंटेनरों पर नीचे खंड 3.5 के अनुसार प्रभार लगेगा। ऐसे कंटेनरों में क्रातिप्रस्त कंटेनर और विशेष उपकरणों की अपेक्षा वाले अन्य किसी किस्म के कंटेनर भी शामिल होंगे।
- 2.3. अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित कंटेनर-संबद्ध प्रभार समतुल्य भारतीय रूप में संग्रहित किए जाएंगे। इस प्रयोजनार्थ, पत्तन की सीमाओं में पोत के प्रवेश की तारीख (आयात कंटेनरों के मामले में) और टर्मिनल के परिसर में कंटेनरों (निर्यात कंटेनरों के मामले में) के आगमन की तारीख को विद्यमान समय-समय पर निर्दिष्ट भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहायक बैंक या अन्य किसी सरकारी क्षेत्र के बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर का डॉलर-मूल्यवर्गित प्रभारों का भारतीय रूप में पुनः परिवर्तन करने के लिए प्रयोग किया जाएगा।
- 2.4. प्रत्येक बिल के कुल योग पर निकाले गए सभी प्रभारों को अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किया जाएगा।
- 2.5. सभी बीजक प्रस्तुतिकरण पर यथा देय जारी किए जाते हैं। भुगतान करने में विफलता टर्मिनल में प्रहस्तन की सामग्रियों पर पुनर्ग्रहणाधिकार का कारण बन सकती है और उत्तरदायी पार्टी को सभी बकाया प्रभारों का भुगतान करने तक टर्मिनल का और प्रयोग करना नकार दिया जाएगा।
- 2.6. (i) प्रयोक्ता इस दरों के मान के अधीन किसी प्रकार के विलंबित भुगतान पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, सीसीटीएल विलंबित वापसी पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
 (ii) दंडात्मक ब्याज की दर प्रति वर्ष 14.25% होगी। चुनी गई दंडात्मक दर सीसीटीएल और पत्तन प्रयोक्ताओं, दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
 (iii) वापसियों में विलंब सेवाएं पूरी करने की तारीख से केवल 20 दिनों के बाद अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति पर, इनमें से जो भी बाद में हो, से गिना जाएगा।
 (iv) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब सीसीटीएल द्वारा बिल देने की तारीख से 10 दिनों के बाद से गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों, जहाँ महापत्तन न्यास अधिनियम में यथानिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने के पूर्व भुगतान किया जाना है और/अथवा जहाँ इस दरों के मान में प्रभारों का अग्रिम भुगतान निर्धारित है, में लागू नहीं होगा।
- 2.7. (i) भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमाशुल्क परिवर्तनआदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकता है।
 (ii) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौयहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।
 (iii) ऐसे परिवर्तन के मामलों में लदान करने वाले पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी।
 (iv) ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी।
 (v) महानिदेशक, नौयहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए किसी अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- 2.8. इकाई भार के रूप में सीसीटी में आने और वहां से जा रहे एलसीएल कंटेनर को प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ एफसीएल माना जाएगा।
- 2.9. प्रयोक्ता से सीसीटीएल पर आरोप्य किसी उचित सीमा के बाद विलंब के लिए प्रभार अदा करना अपेक्षित नहीं होगा।

- 2.10. अगर कोई पोत खराबी अथवा हॉसीटीएल की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता या हॉसीटीएल पर आरोपित किसी अन्य कारण से निष्क्रिय रहता है तो पोत के निष्क्रिय होने की अवधि के दौरान उपर्युक्त घंटा फ्लार, खाल को ढक कर कार्य निरस्त करने के समतुल्य घुट की अनुमति हॉसीटीएल द्वारा की जाएगी।
- 2.11. यदि कोई कर्मिक प्रबोचन हॉसीटीएल की पूर्वागमिता से पोत में सभी कंटेनरों को ढकने के प्रयासों के लिए बांधने/खोलने वाले गैंग उपलब्ध कराता है, तब खंड 3.1.1, 3.2.1, 3.3.1 और 3.4 में निर्धारित प्रहस्तन प्रमारों में 30/- रुपए प्रति कंटेनर की घुट दी जाएगी, बशर्ते कि टर्मिनल प्रयोक्ता सुरक्षा विनियमों का पालन करने के लिए सहमत हो।
- 2.12. खंड 3.1.1, 3.2.1 और 3.3.1 में उल्लिखित के अनुसार नये क्रेनों द्वारा एकसीएल, एलसीएल और डीसीएल आवत तथा निर्वीत कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए उत्पादकता के स्तर की सीमा (बेंचमार्क) वर्ष 2007 में 22 संचलन प्रति घंटा प्रति क्रेन, वर्ष 2008 में 23.50 संचलन प्रति घंटा प्रति क्रेन और 2009 में 25 संचलन प्रति घंटा प्रति क्रेन होगी।

3. कंटेनर प्रचालन के लिए प्रमार

3.1. एकसीएल आवत और निर्वीत कंटेनरों तथा खाली कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रमार।

3.1.1. बांधने/खोलने सहित घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन प्रमार

	निदेशात्मक पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति एकसीएल कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	20.48	536.74
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	30.71	804.85
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	40.95	1073.22
प्रति खाली कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	20.48	536.74
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	30.71	804.85
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	40.95	1073.22

सेवाओं में घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन और बांधने/खोलने के कार्य शामिल हैं।

3.1.2. घाट क्रेन से वार्ड और डिसेन्स: दुलाई

	निदेशात्मक पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति एकसीएल कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	583.55	350.13
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	875.30	525.18
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	1167.10	700.262
प्रति खाली कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	289.00	173.40
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	433.50	260.10
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	578.00	346.80

सेवाओं में घाट के तट से और वहां तक दुलाई शामिल है।

3.1.3. उठाने/उतारने, ग्राहकों को/से सुपुर्दगी/प्राप्ति सहित कंटेनर वार्ड में प्रहस्तन

	निदेशात्मक पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति एकसीएल कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	644.95	388.97
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	957.45	580.47
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	1269.90	773.94

प्रति खाली कंटेनर

- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	319.40	191.64
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	479.10	287.46
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	638.80	383.28

सेवाओं में भंडारण के लिए और ग्राहक के वाहन से/तक कंटेनर की उतराई अथवा लदान के लिए कंटेनर यार्ड में उताना शामिल है।

3.2. एलसीएल आयात और निर्यात कंटेनर का प्रहस्तन करने के लिए प्रभार**3.2.1. बांधने/खोलने सहित घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन का प्रभार**

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति एलसीएल कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	20.48	536.74
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	30.71	804.85
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	40.95	1073.22

सेवाओं में घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन और बांधने/खोलने के कार्य शामिल हैं।

3.2.2. उठाने/रखने और सीएफएस तक/से दुल्हाई सहित कंटेनर यार्ड में प्रहस्तन

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति एलसीएल कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	2164.50	1298.70
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	3246.75	1948.05
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	4329.00	2597.40

सेवाओं में कंटेनर यार्ड, सीएफएस तक दुल्हाई, भंडारण के लिए कंटेनर यार्ड में उताना और ग्राहक के वाहन से अथवा तक कंटेनर की उतराई अथवा लदान, पोत और यार्ड में कर्षण की योजना बनाना, आंकड़ा प्रहस्तन, पोत, सीसीटी और शिपिंग लाइन के बीच आंकड़ों का प्रसंस्करण और अंतरण। खाली कंटेनर की सुपुर्दगी पर उठाने/रखने का प्रभार अलग से प्रभाव्य होगा।

3.2.3. सीसीटी में कार्गो को भरना/खाली करना

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति कंटेनर खाली करना/भरना		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	21.25	556.92
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	31.88	835.38
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	42.50	1113.84

टिप्पणी :- (i) सेवाओं में एलसीएल कंटेनरों को भरना अथवा खाली करना शामिल है।

(ii) आधा कंटेनर भरने/खाली करने के लिए उपरोल्लिखित दरों का 50% लगाया जाएगा। इस प्रयोजनार्थ, किसी कंटेनर को आंशिक रूप से भरने/50% या 50% से कम खाली करने को आधा कंटेनर के रूप में माना जाएगा। तथापि, अगर कंटेनर को 50% से अधिक भरा/खाली किया जाना है, तो इसे पूर्ण कंटेनर माना जाएगा। सीएफएस की सीमाशुल्क जांच के लिए अगर किसी कंटेनर का केवल 25% अथवा 25% से कम खाली किया/भरा जाता है तो प्रभार उपरोल्लिखित दरों का 25% होगा।

3.3. आईसीडी आयात और निर्यात कंटेनर प्रहस्तन करने के लिए प्रभार**3.3.1. बांधने/खोलने सहित घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन प्रभार**

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति भरा हुआ कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	20.48	536.74
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	30.71	804.85
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	40.95	1073.22

प्रति जाली कंटेनर

- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	20.48	536.74
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	36.72	804.86
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	40.96	1073.22

सेवाओं में घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन और बांधने/खोलने के कार्य शामिल हैं।

3.3.2. घाट क्रेन से कंटेनर रेल यार्ड तक और विनोदगुप्त: बुलाई

	विदेशमानी पोत अगरीबी डॉकर	हॉटेल पोत रकर
प्रति बरा हुआ कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	554.40	332.84
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	831.56	498.93
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	1108.76	665.25
प्रति जाली कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	274.55	184.73
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	411.80	247.08
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	549.10	329.46

सेवाओं में कंटेनर रेल यार्ड तक बुलाई, पोत और यार्ड पर कर्षण योजना बनाना, ओकडा प्रहस्तन, प्रसंस्करण और पोत, सीसीटी और सिपिंग लाइन के बीच अंतरण शामिल हैं।

3.3.3. कंटेनर रेल यार्ड में उठाने/रखने सहित कंटेनर यार्ड में प्रहस्तन

	विदेशमानी पोत अगरीबी डॉकर	हॉटेल पोत रकर
प्रति बरा हुआ कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	644.95	386.97
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	967.45	580.47
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	1289.96	773.94
प्रति जाली कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	319.40	191.64
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	479.10	287.46
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	638.80	383.28

सेवाओं में कंटेनर रेल यार्ड में उठाना, ओकडा प्रहस्तन, प्रसंस्करण और पोत, सीसीटी और सिपिंग लाइन के बीच अंतरण शामिल हैं।

3.4. घाट के किनारे पर पोत पर जहाजी क्रूरियों द्वारा प्रहस्तन सहित पोत/कंटेनर कंटेनरों के लोडिंग/डिलोडिंग के लिए प्रहस्तन

	विदेशमानी पोत अगरीबी डॉकर	हॉटेल पोत रकर
प्रति बरा हुआ कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	24.57	643.93
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	36.85	965.76
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	49.14	1287.86
प्रति जाली कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	24.57	643.93
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	36.85	965.76
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	49.14	1287.86

सेवाओं में घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन (उतारवाई और लपाना), बुलाई और उठाना, पोत और यार्ड में कर्षण की आवश्यकता, ओकडा प्रहस्तन, प्रसंस्करण और पोत, सीसीटी और सिपिंग लाइन के बीच अंतरण शामिल हैं।

- टिप्पणी:- (i) सीएफएस, आईसीडी में भेजे अथवा स्थानीय रूप से सुपुर्दीगी लिए गए पोतांतरण कंटेनर पर स्थानीय कंटेनर घर प्रचारित होगी।
- (ii) खंड 3.10 के अनुसार शटआउट प्रचार लागू होगा, अगर

(क) पोत का नामांकन परिवर्तित किया जाता है; अथवा

(ख) अगर पोत का नामांकन पूर्व पोत को बर्थ में लगाने के बाद परवर्ती पोत से पूर्व पोत में परिवर्तित किया जाता है।

3.5. खतरनाक कार्गो कंटेनरों/सामान्य आकार से बड़े कार्गो कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार

कंटेनरों की संबंधित श्रेणियों के लिए ऊपर निर्धारित लागू प्रहस्तन प्रभारों से 25% अधिक का प्रीमियम लगाया जाएगा।

3.6. घाटशुल्क के लिए प्रभार

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति कंटेनर (केवल बॉक्स)		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	1.17	30.66
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	1.76	46.13
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	2.34	61.33
प्रति कंटेनरयुक्त कार्गो		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	रुपए 643.50	रुपए 386.10
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	965.25	579.15
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	1287.00	772.20

टिप्पणी :-

- सभी मामलों में कंटेनरयुक्त कार्गो के लिए प्रभार रुपए के रूप में होगा।
- 'विदेश से आगमन' और 'विदेश को प्रस्थान' के मामले में कंटेनरों के लिए प्रभार डॉलर के रूप में होगा।
- 'तटीय आगमन' और 'तटीय प्रस्थान' के मामले में कंटेनरों के लिए प्रभार रुपए के रूप में होगा।
- आईसीडी, पोतांतरण, एलसीएल और एफसीएल तथा खाली कंटेनरों सहित सभी कंटेनरों के लिए घाटशुल्क प्रभारित किया जाएगा।

3.7. एक जहाजन के लिए जहाज के हैच कवर के प्रहस्तन के लिए प्रभार (खोलना और बंद करना दोनों)

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
घाट पर जहाज के हैच कवर को उतारे बिना	16.38	429.29
घाट पर हैच कवर उतार कर	40.95	1073.22

टिप्पणी: अगर केवल एक कार्यकलाप अर्थात् या तो खोलना अथवा बंद करना है तो दर का आधा प्रभार होगा।

3.8. पोत के भीतर कंटेनरों के अंतरण (रेस्टॉव) के लिए प्रभार

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति कंटेनर हैच के भीतर (उतारे और पुनःपोतलवान किए बिना)		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	9.95	260.77
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	14.92	391.02
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	19.89	521.28
प्रति कंटेनर घाट से होकर (घाट पर उतार कर अंतरित और पुनः पोतलवान)		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	29.25	776.58
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	43.88	1150.01
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	58.50	1533.17

टिप्पणी: रेस्टॉव कंटेनर और कंटेनरबंद कार्गो पर कोई घाटशुल्क नहीं लगाया जाएगा।

3.9. रीफर संयंत्र और अन्य सामान्य सेवाएं

	विदेशगामी पोत अनरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपये
(क) भ्रमण-पूर्व निरीक्षण (विद्युत की आपूर्ति सहित)	30.00	766.24
(ख) किसी पोत पर कनेक्शन लगाने अथवा कनेक्शन हटाने की सेवाएं	2.00	52.42
(ग) कंटेनर की सफाई		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	1.50	39.31
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	3.00	78.62
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	4.50	117.94
(घ) प्रति कंटेनर प्रति 4 घंटे की फौजी अथवा उसके भाग के लिए विद्युत की आपूर्ति (कनेक्शन लगाने और कनेक्शन हटाने, रीफर यार्ड में तापक्रम की मानीटरिंग)		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	3.22	84.39
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	4.83	126.45
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	6.44	168.85

- टिप्पणी: (i) उपरोक्त प्रशुल्क में पैरामीटर सेट करने अथवा रीफर के सही कार्य नहीं करने के लिए पर्याप्त और अनुपयुक्त प्रयत्न नहीं है। उपरोक्त प्रकार रीफर कंटेनरों के रैस्टों पर भी लागू है।
- (ii) रीफर कंटेनर का भ्रमण-पूर्व सर्वेक्षण, पोत पर कनेक्शन लगाने अथवा कनेक्शन हटाने की सेवाओं और कंटेनरों की सफाई वैकल्पिक सेवाएं हैं और इन्हें अनुरोध करने पर प्रदान किया जाएगा।

3.10. शटआऊट कंटेनर/कंटेनरों के पुनःनामांकन के लिए प्रकार

	विदेशगामी पोत अनरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपये
प्रति कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	22.23	971.01
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	33.35	1456.73
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	44.46	1942.01

टिप्पणी: उपरोक्त प्रकार वहां लागू होंगे, जहां -

- (i) कोई निर्यात कंटेनर अथवा पोतांतरण कंटेनर अथवा पुनःनिर्यात कंटेनर शटआऊट किया जाता है और तत्पश्चात् सीसीटी के बाहर सुपुर्द किया जाता है।
- (ii) जब कंटेनर एक पोत द्वारा शटआऊट और तत्पश्चात् दूसरे द्वारा उसका पोतलदान किया जाता है, घाट केन द्वारा प्रहस्तन के लिए प्रकार के अतिरिक्त प्रकार वसूल किए जाएंगे। इस मामले में पहली बार कंटेनर प्राप्त होने के समय से खंड 3.11 के अनुसार कंटेनर को निःशुल्क भंडारण अवधि प्रदान की जाएगी। अगर निःशुल्क भंडारण अवधि अधिक हो जाती है तो भंडारण प्रकार निःशुल्क अवधि के समाप्ति के बाद उठाए जाने के समय तक परिकल्पित किया जाएगा।

3.11. कंटेनर के भंडारण के लिए प्रकार

आवक-एक्सीरस, एलसीएस और खासी	विदेशगामी पोत			तटीय पोत		
	प्रति दिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति कंटेनर दर (अनरीकी डॉलर)			प्रति दिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति कंटेनर दर (रुपये)		
	20 फुट तक	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक	40 फुट से अधिक	20 फुट तक	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक	40 फुट से अधिक
1. आवक-एक्सीरस, एलसीएस और खासी						
0-3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
4-15 दिन	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
16-30 दिन	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
30 दिन से अधिक	20.00	40.00	60.00	880.00	1760.00	2640.00

2. निर्यात-एफसीएल, एलसीएल और खाली						
0-7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
8-15 दिन	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
16-30 दिन	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
30 दिन से अधिक	20.00	40.00	60.00	880.00	1760.00	2640.00
3. आईसीडी-आयात और निर्यात भरा और खाली						
पहले 10 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
11-30 दिन	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
31-45 दिन	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
45 दिन से अधिक	20.00	40.00	60.00	880.00	1760.00	2640.00
4. पोतान्तरण-भरा और खाली						
पहले 30 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
31-45 दिन	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
46-60 दिन	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
60 दिन से अधिक	20.00	40.00	60.00	880.00	1760.00	2640.00
5. शटआउट-भरा और खाली						
पहले 15 दिन	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
16-30 दिन	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
30 दिन से अधिक	20.00	40.00	60.00	880.00	1760.00	2640.00
6. स्थानीय सुपुर्दगी में प्रास्थिति का परिवर्तन						
पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
4-15 दिन	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
16-30 दिन	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
30 दिन से अधिक	20.00	40.00	60.00	880.00	1760.00	2640.00

- 3.12.1. कंटेनर के लिए भंडारण अवधि उत्तराई के दिन के बाद वाले दिन से लदान/सुपुर्दगी/कंटेनर हटाने के दिन तक मानी जाएगी।
- 3.12.2. निःशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजनार्थ रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के अकार्य दिवसों को छोड़ दिया जाएगा।
- 3.12.3. भंडारण प्रभार उस अवधि, जिसके दौरान सीसीटीएल प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध करने पर कंटेनरों की सुपुर्दगी/पोतलदान करने की स्थिति नहीं है, के लिए उपायित नहीं होगा।
- 3.12.4. पोतान्तरण कंटेनर, जिसकी स्थिति बाद में स्थानीय एफसीएल/एलसीएल/आईसीडी में परिवर्तित की जाती है, को रियायती भंडारण प्रभार लाभ नहीं मिलेगा। ऐसे कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार संगत आयात कंटेनर भंडारण प्रशुल्क के समरूप वसूल किया जाएगा।
- 3.12.5. खतरनाक कंटेनर के लिए भंडारण प्रभार जैसा ऊपर दिया गया है, संबंधित स्लैब के अधीन 25% अधिक होगा।
- 3.12.6. पवन चक्की के बक्सों सहित सामान्य आकार से बड़े आकार वाले कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार, ऊपर दिए गए संबंधित स्लैब के अधीन संबंधित कंटेनर द्वारा कब्जा किए गए स्थान की वास्तविक संख्या पर आधारित होगा।
- 3.12.7. ऊपर खंड 1.21 में स्पष्ट किए गए के अनुसार, यदि मान्यता प्राप्त ग्राहक कार्यक्रम (एसीपी) के अधीन सुपुर्दगी के लिए अभिप्रेत बॉक्स टर्मिनल पर उनके उतरने के 3 दिनों के भीतर नहीं हटाए जाते हैं, तो इन बॉक्सों को नामोदिष्ट एसीपी आयात चट्टा क्षेत्र से सामान्य आयात चट्टा क्षेत्र में अंतरित कर दिया जाएगा, जिस मामले में यथा लागू अतिरिक्त उठाने/रखने और/अथवा अंतरण प्रभार प्रभार्य होगा।
- 3.12.8. आईसीडी कंटेनरों के मामले में निर्धारित निःशुल्क अवधि और भंडारण दरें केवल रेल द्वारा आईसीडी से/तक जाने वाले कंटेनरों के आवागमन के लिए ही लागू होंगी।
- 3.12.9. एफसीएल अथवा आईसीडी में बाद में परिवर्तित होने वाले सामान्य आयात कंटेनरों को स्थानीय एफसीएल कंटेनरों पर लागू निःशुल्क अवधि का लाभ मिलेगा।
- 3.12.10. शटआउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उस दिन, जब कंटेनर शटआउट हो गया है, के बाद वाले दिन से पोतलदान/सुपुर्दगी के दिन तक परिकलित की जाएगी।
- 3.12.11. परित्यक्त एफसीएल कंटेनर/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनर पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्यक्त करने की सूचना की प्राप्ति की तारीख अथवा कंटेनर के उतरने की तारीख से 75 दिनों, इनमें से जो भी पहले हो, तक निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा :-

- (i) परेबिलि किसी भी समय परित्यक्त करने का पत्र जारी कर सकता है।
- (ii) अगर परेबिलि परित्यक्त करने का ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता है, तो कंटेनर एजेंट/मैन लाइन आपरेटर (एमएलओ) इस शर्त के अधीन परित्यक्त करने का पत्र जारी कर सकता है कि,
- (क) लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा आरंभ करेगा और या उसे वापस लेगा या पत्तन परिसर से हटाएगा; और
- (ख) लाइन कंटेनर की अभिरक्षा पुनः लेने के पूर्व कार्गो और कंटेनर पर उपार्जित सभी पत्तन प्रमारों का भुगतान करेगा।
- (iii) कंटेनर एजेंट/मैन लाइन आपरेटर (एमएलओ) आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करेगा और बुलाई तथा खाली करने की लागत का वहन करेगा। निर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्यवाई करने में उनके विफल रहने के मामले में कंटेनर पर भंडारण प्रमार कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइन द्वारा आवश्यक कार्यवाई किए जाने तक लगाया जाएगा रहेगा।
- (iv) जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा जब्त किया जाता है और उसे 75 दिनों की निर्धारित समय सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, तो लाइन द्वारा आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करने और बुलाई और खाली करने की लागत का वहन किए जाने के अधीन सीमाशुल्क द्वारा कार्गो को निर्मुक्त करने की तारीख से भंडारण प्रमार लागू होना समाप्त हो जाएगा। अन्यथा जब्त कंटेनरों को लाइनों/परेबिलि द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र तक हटाया जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रमार ऐसे हटाने की तारीख से लागू होना समाप्त हो जाएगा।
- 3.12.12. निर्यात कंटेनरों के लिए स्थान पोत के साप्ताहिक आगमन के लिए 7 दिनों और पोत के सप्ताह में दो बार आगमन के लिए 5 दिनों के लिए आरक्षित होगा।
- 3.12.13. विविध प्रचार

क्र.सं.	विवरण	प्रति कंटेनर दर (रुपए)		
		सलाई में 20 फुट से अधिक नहीं	सलाई में 20 फुट से अधिक और 40 फुट तक	सलाई में 40 फुट से अधिक
(i)	सील लगाना/हटाना	200.00	200.00	200.00
(ii)	कंटेनर यार्ड में खंडाना/रखना	643.50	985.25	1287.00
(iii)	टर्मिनल के भीतर अंतरण के लिए प्रमार	877.50	1316.25	1755.00
(iv)	पीओडी परिवर्तन	877.50	1316.25	1755.00
(v)	अतिरिक्त बुलाई-टर्मिनल से रेल अथवा रेल से टर्मिनल/अतिरिक्त बुलाई/परिवर्तन के लिए प्रमार	877.50	1316.25	1755.00
(vi)	कंटेनर की स्थिति की रेल से सड़क में अथवा विलोमतः परिवर्तन	877.50	1316.25	1755.00
(vii)	विशेष वीआईएएन के लिए प्रवेशद्वार निर्धारित समय के बाद टर्मिनल में आने वाले निर्यात कंटेनरों के लिए प्रमार	877.50	1316.25	1755.00
(viii)	खतरनाक स्टिकर लगाना/हटाना(प्रति कंटेनर)	100.00	100.00	100.00
(ix)	प्रति कंटेनर एक द्वार खुलने का प्रमार	600.00	600.00	600.00
(x)	दस्तावेजों को रद्द करना-प्रति ईआईआर	100.00	100.00	100.00
(xi)	खतरनाक और सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों की घोषणा नहीं करना/गलत घोषणा करना	3000.00	3000.00	3000.00
(xii)	ऑन-व्हील सीमाशुल्क निरीक्षण (प्रति कंटेनर)	400.00	400.00	400.00
(xiii)	तम्बाकू के कंटेनरों का धूम्रकरण	2000.00	2000.00	2000.00
(xiv)	टर्मिनल के भीतर बांधने के बीन्स की बुलाई के लिए फोर्क लिफ्ट प्रमार (प्रति बीन बांधने के लिए)	100.00	100.00	100.00

- टिप्पणी : (i) रद्द करने का प्रमार तब लागू होता है, जब ग्राहकों के अनुरोध पर ईआईआर रद्द किया जाता है।
- (ii) 'एक द्वार खुला' का प्रमार उस कंटेनर के प्रहस्तन के लिए है, जिसे केवल एक द्वार खोलने की ही अपेक्षा होती है और जब खोलना और बंद करना टर्मिनल में किया जाता है।
- (iii) 'सील लगाना' टर्मिनल में रेल/सड़क/समुद्री मार्ग से उतार उचित बॉटल सील के बिना आने वाले प्रत्येक कंटेनर पर प्रवेश करने की अनुमति देने के पूर्व बॉटल सील लगाई जाएगी। इसे शिपिंग लाइन की लिखित सहमति के बिना किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों, जिन पर टर्मिनल द्वारा सील लगाई जाती है, की सूची लाइन को सूचित की जाएगी।
- (iv) 'खतरनाक का स्टिकर लगाना/हटाना' आईएमसीओ श्रेणी दर्शाते हुए खतरनाक का स्टिकर खतरनाक कार्गो का वहन करने वाले कंटेनर पर लगाया जाएगा। इसी प्रकार कंटेनर पर पुराने स्टिकरों को गैर-खतरनाक कार्गो का वहन करने वाले कंटेनरों से हटा दिया जाएगा। दोनों मामले में, ग्राहक को टर्मिनल के भीतर उक्त कार्यकलाप करने के लिए सीलिंग की लिखित सूचना देनी होगी।

- (v) 'ऑन-व्हील सीमाशुल्क निरीक्षण' किसी कंटेनर का 'ऑन व्हील' निरीक्षण ग्राहक के लिखित अनुरोध पर केवल नामांकित स्थान पर अनुमत्त होगा। कंटेनर के द्वार केवल सीमाशुल्क के पर्यवेक्षण में खोले जा सकते हैं। टर्मिनल के परिसर के भीतर यहां तक कि आंशिक रूप से भरने/खाली करने की अनुमति नहीं होगी।
- (vi) टर्मिनल से रेल साइडिंग तक अथवा रेल साइडिंग से टर्मिनल तक का अतिरिक्त आवागमन सीसीटी द्वारा संचालित आईसीडी कंटेनर के लिए लागू होगा।
- (vii) खतरनाक कंटेनर की घोषणा नहीं करना/गलत घोषणा करना - ग्राहक को आईएमसीडी नियमों के अनुसार खतरनाक प्रकृति के कार्गो की घोषणा और सीसीटी को खतरनाक कार्गो के संगत ब्योरे प्रस्तुत करने होते हैं। उपरोक्त प्रभार केवल कंटेनर की खतरनाक प्रकृति की घोषणा नहीं करने/गलत घोषणा करने के लिए है।
- तथापि, गलत घोषणा के अथवा घोषणा नहीं करने से उत्पन्न परिणाम के लिए देयता और लागत ग्राहक द्वारा वहन की जाएगी।

3.13. कंटेनर बर्थ के साथ-साथ लगे जहाज को स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए प्रभार

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति 1000 लीटर अथवा उसके भाग के लिए	6.79	298.80

3.14. पोत पर कूड़ा-कंकट हटाने के लिए प्रभार

	रुपए
प्रति 1/2 घनमीटर बोरी	234.00

4. सीएफएस पर लगाए जाने योग्य प्रभार

4.1. भंडारण प्रभार

अवधि	प्रति दिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति टन अथवा उसका भाग
पहले 3 दिन	निःशुल्क
4-10 दिन	25.00
11 दिन-20 दिन	50.00
21 दिन-30 दिन	75.00
उसके बाद	100.00

टिप्पणी: निःशुल्क अवधि के परिकलन के लिए रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के अकार्य दिवसों को छोड़ दिया जाएगा।

- 4.2. वाहन से उतराई/में लदान के लिए प्रभार प्रति टन अथवा उसके भाग के लिए 35/-रुपए।
- 4.3. ग्राहक के अनुरोध पर फोर्क लिफ्ट प्रभार 17/- रुपए प्रति एमटी।
- 4.4. ग्राहक के अनुरोध पर पैकिंग/पैकिंग खोलने का प्रभार प्रति पैकेज 50/- रुपए।
- 4.5. भरने के लिए कार्गो की प्राप्ति हेतु स्वीकृति और लेबल लगाने का प्रभार 25/- रुपए प्रति एमटी।
- 4.6. प्रति परेषण प्रलेखीकरण प्रभार 50/- रुपए।
- 4.7. पिलेटाइजेशन/डिपिलेटाइजेशन प्रति पिलेट 10/- रुपए।
- 4.8. सीएफएस आबद्ध ट्रक से लाने का प्रभार - 666/- रुपए प्रति सीबीएम अथवा प्रति एमटी, जो बंगलौर आईसीडी के लिए अधिक है।
- 4.9. अन्य गंतव्य स्थानों के लिए प्रभार निम्नलिखित दरों पर पूर्ण ट्रक के आधार पर होगा :-

(रुपए)

गंतव्य स्थल	प्रति ट्रक एलसीवी पूर्ण भार	प्रति ट्रक 20 फुट पूर्ण भार	प्रति ट्रक 21 फुट पूर्ण भार
बंगलौर आईसीडी	7,770	11,100	24,420
हैदराबाद आईसीडी	12,210	14,985	-
कोचीन आईसीडी	14,985	22,765	-
कोयम्बटूर आईसीडी	10,545	12,765	-
तूतीकोरिन आईसीडी	11,655	16,095	-
पांडिचेरी आईसीडी	5,550	7,215	-

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 17th April, 2007

No. TAMP/21/2006-CCTL—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Chennai Container Terminal Limited for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

SCHEDULE**Case No. TAMP/21/2006 - CCTL**

The Chennai Container Terminal Limited

Applicant

ORDER(Passed on this 28th day of March 2007)

This case relates to a proposal received from the Chennai Container Terminal Private Limited (CCTL) for general revision of its Scale of Rates.

2. The Scale of Rates of CCTL was last reviewed and revised in May 2004. Following the then prevailing two-year validity period, the Scale of Rates of CCTL fell due for review/ revision in May 2006. The CCTL has filed its proposal vide its letter dated 18 April 2006.

3.1. The main points made by CCTL in its proposal are summarized below:

(i). The designed capacity of the terminal is 833,905 TEUs. CCTL has almost reached its capacity, yet it has been proactively investing in equipments and refurbishments/ up gradation of storage yard to improve its operational efficiency and capacity.

(ii). CCTL has improved its crane productivity from 17.14 moves per hour per QC in 2004 to over 22 in early 2006. Improved Crane Productivity is as follows:

	2004	2005	2006	2007	2008
Gross Crane Rate (Moves per Hour per Quay Crane)	17.14	18.10	23.00	24.00	25.00

(iii). Vessel turnaround time also has reduced from 1.32 days in 2004 to about 0.9 day in 2006.

(iv). 100% en-bloc movement of import container to off-dock CFSs will almost completely eliminate yard congestion, by reduction in dwell time of import containers.

(v). CCTL has proposed to realign certain tariff items as well as introduce certain new tariff items, which are necessitated due to change / introduction of new activities.

(vi). CCTL has a very small back up yard and hence the operations are hugely constrained by the size of storage yard. Over Dimension containers (ODC) coming at CCTL occupy much more ground slots than a normal container of similar classification would. It is, therefore, proposed that for over dimensional containers the storage charges shall be based on the actual number of ground slots the respective container actually occupies.

(vii). "Accredited Clients Programme" is being introduced by the Customs Department by which importers registered by the department as "Accredited Clients" will form a separate category to which assured facilitation would be provided. Customs Department expects that this measure will bring about drastic reduction in the dwell time of cargo and transaction costs for such importers. It is proposed that containers under the "Accredited Client Programme" which are not moved out of the terminal within 3 days, would be shifted by CCTL to the normal import staking area and hence extra lift on / lift off and/ or shifting charges, as applicable, would be charged.

- (viii). In order to facilitate fumigation of cargo by exporter, CCTL has allowed special storage slots for these containers. CCTL has been charging Rs.2,000 per container (40') as this activity involves allotting dedicated slots on the Reefer Platform so that the agent of the exporter can easily access the container without waiting for shifting the containers and bringing it to the ground level. CCTL now proposes to increase this charge from Rs.2000 per box to Rs.2,320 per box, in line with general increase proposed for other tariff items. This facility has been welcomed and greatly appreciated by the tobacco export trade.
- (ix). Any undeclared ODC coming into the terminal either for loading or discharging would require complete preplanning and re-organizing the ground slots. Hence, it is proposed that a special charge, similar to the one currently applicable for non-declaration of Hazardous Container, be also applicable to non-declared Over Dimensional Containers.
- (x). A very nominal handling charge of Rs.100 per bin for handling of the bins with the use of CCTL forklifts has been proposed.
- (xi). Since the average dwell time of ICD containers has now come down below 4 days, 15 free days currently allowed seems excess. Hence, it is proposed to reduce the ICD free days from 15 days to 10 days.
- (xii). CCTL has aggressively assumed a market growth of 12% p.a. right throughout the projection period for the traffic forecast.
- (xiii). The 2nd terminal at Chennai Port is expected to start in January 2008. It is expected that in 2008, the new terminal next door would capture 30% of the total available volume. This will result in CCTL volume reducing to 688,520 TEUs. In 2009 the new terminal's share will increase to 35% and hence CCTL would achieve a volume of 716,061 TEUs.
- (xiv). The average exchange rate for 2006 has been assumed at 1 US\$ = Rs. 44.50.

3.2. Subsequently, the CCTL has filed a revised proposal vide its letter dated 31 October 2006 on the ground of change in the date of commencement of the second container terminal and lapse of time after submission of its tariff proposal in April 2006. The CCTL has also updated the cost statements considering the actuals upto August 2006.

3.3. The revised proposal of the CCTL is as follows:

- (i). It has sought an increase of 11% on all the tariff items over the existing tariff. (It had earlier sought 18% increase in its proposal dated 18 April 2006)
- (ii). The position relating to Container traffic in TEU's is as follows:

Year	Container Traffic (Revised) (in TEU's)
2004	599980
2005	700107
2006	813291
2007 (estimate)	914952
2008 (estimate)	865521
2009 (estimate)	749346

- (iii). The capacity is increased to 941720 TEUs from 2008 onwards based on actual dwell-time of import and export containers.
- (iv). The financial position as reflected in the revised Cost statements furnished by CCTL is as follows:

Sr. No.	Year	Operating Income (Rs. In Lakhs)		Net Surplus(+) / Deficit (-) (Rs. In Lakhs)		Net Surplus(+) / Deficit (-) as % of Operating Income	
		At Existing Rates	At Proposed Rates	At Existing Rates	At Proposed Rates	At Existing Rates	At Proposed Rates
1	2004	17409	17409	389	389	2.23%	2.23%
2	2005	18756	18756	(60)	(60)	-0.32%	-0.32%

Sr. No.	Year	Operating Income (Rs. in Lakhs)		Net Surplus(+) / Deficit (-) (Rs. in Lakhs)		Net Surplus(+) / Deficit (-) as % of Operating Income	
		At Existing Rates	At Proposed Rates	At Existing Rates	At Proposed Rates	At Existing Rates	At Proposed Rates
3	2006	21114	21114	167	167	0.79%	0.79%
	Total	57279	57279	496	496	* 0.87%	* 0.87%
4	2007	22768	25272	(276)	1475	-1.21%	5.83%
5	2008	21478	23840	(1352)	296	-6.29%	1.24%
6	2009	18522	20592	(3485)	(2047)	-18.82%	-9.94%
	Total	62768	69704	(5113)	(276)	* -8.15%	* -4.40%

* Average

4.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal along with all supporting details was forwarded to the concerned user organizations for their comments. The comments received from user organizations on the original proposal were forwarded to CCTL as feed back information. The CCTL has also responded to the comments of user organizations.

4.2. The revised proposal of CCTL was also circulated to the CHPT and the users vide our letter dated 6 November 2006. The comments received from user organizations were forwarded to CCTL as feed back information. The CCTL has also responded to the comments of user organizations.

5.1. Based on the preliminary scrutiny of the proposal CCTL was requested to furnish the following information / clarification on various points vide our letter dated 18 September 2006. CCTL furnished its reply vide its letter dated 27 October 2006. The queries raised by us and the replies furnished by CCTL are tabulated below:

Sr. No.	Queries raised by TAMP	Reply furnished by CCTL
(A):	General:	
(i)	The revised tariff guidelines stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. Please indicate benchmark levels of productivity, which should be included in the Scale of Rates as conditionalities governing the respective tariff items.	<p>During the last tariff review the productivity has improved from Rate of 17 moves per hour per crane in 2003 to 21 moves per hour per crane during January to August 2006. CCTL proposes to revise the benchmark level of productivity for the revised scale of rates at productivity of 22 moves per hour per Crane in 2007, 23.50 moves per Crane in 2008 and 25 moves per hour per crane in 2009.</p> <p>The average gross crane rate is derived at by considering crane productivity for old cranes at 11 moves per hour in 2004 and is 12 moves per hour in 2006. The productivity of the new cranes was 19 moves per hour in 2004 and is 23 moves per hour in 2006.</p> <p>The revised average gross crane rate of 22 moves per hour is arrived at after considering further likely decline in productivity of old cranes during 2007 to 2009 and higher productivity due to addition of a new crane during end 2007.</p>
(ii)	Please state whether there is any deviation from the revised tariff guidelines in framing the current tariff proposal in reference.	There is no deviation from the tariff guidelines. However, price increase for cost items have been assumed at rates higher than 4.5 % due to the nature of the expenses and conservative estimates of the increase expected in the future years.
(iii)	CCTL has stated that its pricing strategy is performance based apart from cost based. Please bring out the impact of the anticipated improvement in performance on the unit price.	The improved performance of CCTL over the period has adequately been reflected in the reduced costs per TEU handled since inception. The enhanced productivity and process improvements has resulted in overall efficiency gains to the customer. Productivity gains have resulted in quicker turnaround of vessels and process improvements have resulted in higher throughput being handled from existing infrastructure. With the tariff fixed on a cost plus

	<p>approach, the efficiency gains are not retained and get automatically factored into the pricing directly.</p> <p>Further the indirect cost savings per call is demonstrated below:-</p> <p>At per call move count of 1800 containers and the stowage facilitating a Crane Intensity of 2.5; at 18 moves per hour per crane, the vessel will have to stay at berth for 40 hours to complete the desired exchange. With the same move count and crane intensity, at 22 moves per crane per hour, the vessel will have to stay alongside for only about 32 hours which saves the shipping line 8 hours per call on charter hire, bunker costs and berth hire charges. Assuming a vessel of about 22500 GT which is typical for this kind of exchange, the savings accrued to the shipping line each year (52 calls) are detailed below:</p> <table><tr><th rowspan="2">Cost Head</th><th rowspan="2">Rate per hr. (US\$)</th><th colspan="2">Savings between 18 moves and 22 moves per crane hour</th></tr><tr><th>Per call (US\$)</th><th>Per year (US\$)</th></tr><tr><td>Charter Hire</td><td>1,250</td><td>10,000</td><td>5,20,000</td></tr><tr><td>Bunker cost (5 tonnes at \$ 175 /T)</td><td>875</td><td>7,000</td><td>3,64,000</td></tr><tr><td>Berth Hire (\$ 0.00289 / GRT / hr.)</td><td>65</td><td>520</td><td>27,040</td></tr><tr><td>Total Savings</td><td></td><td>17,520</td><td>9,11,040</td></tr></table> <p>Based on the above estimated working, the cost savings to customer of CCTL would be as under:-</p> <table><tr><td>Container exchanged</td><td>Nos 1 800</td></tr><tr><td>TEUs exchanged</td><td>Nos 2 430</td></tr><tr><td>Estimated cost savings per call</td><td>Rs. 8,00,000</td></tr><tr><td>Estimated savings per TEU</td><td>Rs. 330</td></tr><tr><td>Savings as % of Revenue per TEU at CCTL</td><td>12%</td></tr></table> <p>This clearly demonstrates the proposed price increase by CCTL will not result in any extra burden to the shipping line, which is our direct customer. The trade pricing in turn is subject to international market forces of demand and supply of shipping services. Since commencement of operations at CCTL, the number of services calling at the port of Chennai has increased from 25 vessels per month in 2001 to 60 vessels per month in 2006. This has resulted also in increased choices and consequent competition in ocean freight rates.</p>	Cost Head	Rate per hr. (US\$)	Savings between 18 moves and 22 moves per crane hour		Per call (US\$)	Per year (US\$)	Charter Hire	1,250	10,000	5,20,000	Bunker cost (5 tonnes at \$ 175 /T)	875	7,000	3,64,000	Berth Hire (\$ 0.00289 / GRT / hr.)	65	520	27,040	Total Savings		17,520	9,11,040	Container exchanged	Nos 1 800	TEUs exchanged	Nos 2 430	Estimated cost savings per call	Rs. 8,00,000	Estimated savings per TEU	Rs. 330	Savings as % of Revenue per TEU at CCTL	12%
Cost Head	Rate per hr. (US\$)			Savings between 18 moves and 22 moves per crane hour																													
		Per call (US\$)	Per year (US\$)																														
Charter Hire	1,250	10,000	5,20,000																														
Bunker cost (5 tonnes at \$ 175 /T)	875	7,000	3,64,000																														
Berth Hire (\$ 0.00289 / GRT / hr.)	65	520	27,040																														
Total Savings		17,520	9,11,040																														
Container exchanged	Nos 1 800																																
TEUs exchanged	Nos 2 430																																
Estimated cost savings per call	Rs. 8,00,000																																
Estimated savings per TEU	Rs. 330																																
Savings as % of Revenue per TEU at CCTL	12%																																
(iv).	<p>Please furnish the actual traffic and income / expenditure for the period January – August 2006 in the prescribed proforma of cost statement. The accounts for January – August 2006 may be furnished as certified by your Chartered Accountants.</p> <p>The CCTL has furnished the actuals from January 2006 to August 2006, which is certified by a Chartered Accountant. The CCTL has confirmed that it has based its estimate of 2006 based on actuals till August 2006 and made the corresponding change in the estimate of the succeeding years.</p>																																

(B).	<u>Comparison of actuals vis-à-vis estimates provided earlier:</u>	
(1).	The CCTL has considered an amount of Rs. 238 lakhs and Rs.276 lakhs for the year 2004 and 2005 towards payment of technical service fee. The payment of technical service fee was, not allowed as an item of cost for the purpose of tariff revision in May 2004. It may be noted that admissibility of technical services fee as pass through subject to the condition prescribed in clause 2.8.2. of the revised tariff guidelines has come into effect prospectively from the date of notification of the guidelines on 31 March 2005.	The guidelines for tariff fixation prior to 31 March 2005 had no specific disallowance of the technical service fees as expenditure. The fact that the revised guidelines allows the technical service fees as admissible expenditure subject to certain conditions demonstrates the logic in allowing of technical services fees as pass through. Since the necessary conditions as envisaged by the revised guidelines are fulfilled in case of CCTL, technical services paid during 2004 and 2005 should be allowed as allowable expenses. Since the expenditure has already gone through the rigorous test of the arm length by the Income Tax Authorities the same should be allowed as a pass through. As per clause 1.4.2 of the revised tariff guidelines the earlier guideline adopted in February 1998 stands superseded with the new guideline and hence basis the new guideline technical services fee should be considered as pass through cost for 2004 and 2005.
(2).	The CCTL has considered an amount of Rs. 233 lakhs as preliminary expenses for the year 2004 and 2005. The preliminary expenses were spread over the entire project period for reasons stated in the earlier Orders passed by this Authority. In line with the decision taken to spread the preliminary expenses over the entire project period, a sum of Rs. 38.28 lakhs each for the year 2004 and 2005 was allowed as preliminary and upfront payment as expenses in the last review of CCTL tariff in May 2004.	As per clause 2.7.1. of the guidelines for the purpose of depreciation of assets, in case of private terminals, depreciation will be allowed, on the straight-line method, with life norms accepted by the Companies Act or based on life norms prescribed by the concession agreement which ever is higher. In the given case since the norms specified by the Companies Act are higher no adjustment is warranted. It is important to note that different stand cannot be taken for writ-off of preliminary expenses and that of fixed assets of the company.
(3).	CCTL has considered 15% return on capital employed adjusted for capacity utilisation. It may be noted that in May 2004 review of the Scale of Rates of CCTL return was allowed at 20% of shareholders funds adjusted for capacity utilisation. The CCTL is requested to review the comparative position of actuals vis-à-vis the estimates on the basis of the observation made above and furnish the reviewed position.	The CCTL has furnished a revised computation of return at 20% on shareholders funds in the revised Form No.7. As per clause 2.13 both the actual physical as well as the financial performance must vary by 20% for setting off benefits / losses incurred in the previous years for set-off while revising the tariff. It may be noted during the past period of review the variation in physical performance has been within the prescribed limit of 20% and hence no adjustment needs to be carried out on account of past performance. For the year 2004 and 2005 the capacity utilization of CCTL is in excess of 85% and hence it qualifies for full return. Even if the financial performance is considered in isolation, the excess financial return do not exceed stipulated 20% increase over projections.
(4).	This Authority in its Order dated 4 May 2004 allowed to continue the interim tariff fixed with an increase of 17% in November 2003 for the years 2004 and 2005. However, 100% increase in container storage charges, 25% increase in storage	The impact of increase in tariff is already factored in the actual audited results of 2004 & 2005 the actuals vis-à-vis estimates are based on the actual revenue earned for these activities. It is important to note that in spite of 17% increase in stevedoring tariff in November 2003 and increase in storage rates, the net realizations per TEU for CCTL have increased by only 2% in 2005 and 2006 due

	charges on hazardous containers and 10% increase in transshipment handling charges were allowed in May 2004. The CCTL is requested to update the estimated income with reference to the above said increases allowed in May 2004 and furnish the revised comparative position of actuals vis-à-vis estimates.	to adverse cargo mix, higher 40' number of containers and lower storage yields resulting from quicker evacuation of boxes from the terminal due to efficient operations at CCTL. This clearly demonstrates that the cost per TEU to trade from CCTL has increased very marginally since 2003.
(C). (1).	<p>Financial/Cost Statement:</p> <p>Capacity:</p> <p>(i). Capacity calculation furnished by CCTL is dependant on the yard capacity or quay crane capacity whichever is lower. Again, the yard capacity is dependent on 'ground slots', 'stack height', 'utilisation', 'peaking time' and 'dwell days'. In this context, please state the reason for adopting different ground slots, different stack heights and different percentage of utilisation. The basis for considering 120% peaking factor may also be brought out.</p>	<p>The ground slots to be allocated for each type of container is determined on the import / export ratio and the dwell time of each of these categories of containers. Since the import / export ratio is about 52% / 48% while the dwell time for imports is only about 2.5 days when compared to 5.75 days for export containers, more ground slots have to be allocated to export containers than import containers in order to cater to this particular volume mix.</p> <p>Stack height depends on Load density of the yard. Some areas of the yard are capable of only 3-high stacking.</p> <p>Stack utilization is governed by the ability to stack containers of a particular type to the full capacity of the yard. This is not possible with hazardous containers in order to maintain the segregation requirements as determined by IMO and with ODC containers due to the cargo exceeding the standard ISO dimensions thus leading to inability to use the adjacent ground slots leading to low stack utilization. Hence the stack utilization of these containers is much lower than those of normal containers, which are taken at the standard 85% utilization factor.</p> <p>Peaking factor has taken into account for sudden demand for yard space due to</p> <ol style="list-style-type: none"> Arrival of vessels out of their planned windows which entails requirement for additional import and export container storage space Due to seasonal variations in container volume. <p>The average peak yard inventory for the period January to September 06 shows that the figure of 120% peaking factor is very conservative as against the actual peaks observed during last nine months. The lowest peak is 127% on particular day in July 2006. We have to manage the peaks in excess of 120% by resorting to additional shifting within the yard.</p>
	<p>(ii). With reference to calculation of yard capacity please clarify the following:-</p> <p>(a) CCTL has stated that it is investing in refurbishment/up gradation of storage yard to improve its operational efficiency and capacity. Please intimate how the refurbishment/up gradation of storage yard</p>	<p>The yard taken over from CHPT totaled 3,546 ground slots and was capable of 3-high stacking only, whereas only after complete refurbishment (including the area occupied by old import CFS) the yard will have 3,960 ground slots which will be capable of 4-high stacking. Thus the yard capacity will go up from 675,600 TEUs per annum to 941,720 TEUs once the refurbishment is completed.</p>

	has been factored into determination of yard capacity.	<p>During 2005 CCTL completed refurbishment of 1026 ground slots which enabled its yard capacity in 2006 to increase from 823,609 TEUs to 918,650 TEUs due to these ground slots being usable up to 4 high. In 2006 CCTL has completed refurbishment of 432 ground slots and will complete another 226 ground slots by the year-end. This will increase CCTL yard capacity in 2007 to 941,720 TEUs. In 2007 the balance yards taken over from CHPT and yet to be refurbished (384 ground slots) will be completed. This will increase the available yard capacity in 2008 to 941,720 TEUs from 918,650 TEUs.</p> <p>Thus the yard capacity will go up from 675,600 TEUs per annum at the time of take over from CHPT to 941,720 TEUs once the refurbishment is completed in 2007. This investment is absolutely essential to enable CCTL to handle the growth in volumes originating during 2007 and 2008.</p>												
(b)	<p>The designed capacity depends on the quay capacity as seen from the calculations furnished by CCTL. In this regard, it is seen that the CCTL has estimated improvement in its crane productivity from 17.14 moves per hour per crane in the year 2004 to 25 moves per hour per quay crane in the year 2006. However, the quay crane capacity calculations show that only 8.94, 10.42 and 11.50 moves per hour per crane for various types of cranes have been considered by CCTL. Please clarify the position and revise the capacity calculation, if necessary.</p>	<p>The berth occupancy for a terminal is not 100% hence it is incorrect to compute crane productivity on the basis of crane capacity and total number of hours per year. The crane rate is computed based on actual crane hours worked on the ship and the moves done. However while handling the ship it is not possible to achieve an equal split on all the deployed cranes due to the length of the ship and the stowage of containers on board for discharge and loading at CCTL. Further geared vessels also call at the terminal which result in lower productivity rates since the crane need to boom up while moving over the stakes on either side of the ships gear. Thus the crane rate is calculated only on the actual no. of boxes discharged / loaded on board a vessel while the crane was deployed on it.</p> <p>The crane cannot be deployed continuously as vessel arrival and departure are governed by the berthing schedules of the shipping lines. The increased crane productivity essentially reduces the turn around time of the vessel at the berth, thus overall reducing the cost of transportation of containers to/from Chennai as explained in point 3 above.</p> <p>Thus our calculation of crane productivity is in line with the industry standards and do not need to be revised.</p>												
(c)	<p>The estimated container traffic for the year 2006 is proposed to be handled with 7 quay cranes. The container traffic estimates for the years 2006 to 2009 are proposed in the decreasing trend except for the year 2007. In this scenario, CCTL has estimated an investment of Rs.31.58 crores in the second half of the year 2007 in procurement of one crane. Further, an additional sum of Rs.23.55 crores is proposed to be</p>	<p>The addition of the Quay Crane in 2007 has been considered due to the poor productivity obtained on the cranes taken over from CHPT and the need to handle the volumes expected in the 2nd half of 2006 when the 2nd terminal in Chennai is commissioned. The projected volume of 915000 TEUs to be handled at CCTL in 2007 can be done efficiently only on addition of the new quay crane.</p> <p>This crane will increasingly compensate for the expected poor performance of the old QCs due to their ageing and consequent reduction in efficiency and reliability.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>Hours worked</th><th>Moves done</th><th>Productivity</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>CCTL - New QCs</td><td>19,636</td><td>429,397</td><td>21.90</td></tr> <tr> <td>CHPT - Old QCs</td><td>2,905</td><td>3,556</td><td>12.14</td></tr> </tbody> </table>		Hours worked	Moves done	Productivity	CCTL - New QCs	19,636	429,397	21.90	CHPT - Old QCs	2,905	3,556	12.14
	Hours worked	Moves done	Productivity											
CCTL - New QCs	19,636	429,397	21.90											
CHPT - Old QCs	2,905	3,556	12.14											

	<p>invested in procurement of crane during the year 2009. While the CCTL has considered the addition of crane in the year 2007 in capacity calculation, the addition proposed in the year 2009 has not been considered in capacity estimation. Please review the position and revise the design capacity of the terminal.</p>	<p>The volumes handled by New QCs and old CHPT QCs during January to September 2006 demonstrate that the old QCs are affecting the terminal's overall productivity. The new Crane will help us achieve the desired increase in productivity numbers.</p> <p>In order to achieve the higher projected traffic during 2007 and 2008, the berth occupancy will have to increase. This will necessitate increased use of all the available QCs. Also in order to cater to the increased routine maintenance requirement of older QCs and to be able to handle the peaks, additional Crane is justified. It is important to note that even with the new QCs the utilization of quayside equipment during 2007 to 2009 would be well in excess of 60%.</p> <p>The two old QCs have already completed 16 years and are nearing their life. Also in 2010, when the 2 old QCs reach the end of their life, CCTL will in effect only have 6 QCs capable of handling the volumes expected then with the 2nd terminal operational at Chennai. The 2 old QCs put together are expected to handle about 149,800 TEUs in 2007, which will further come down to 123,300 TEUs in 2008. This addition in quay crane will add capacity to the terminal and will also increase the deployment of reliable cranes on the vessels thus increasing crane productivity with consequent reduction in vessel turn around time thus adding to the saving already accruing to our customers.</p> <p>The commissioning of a new QC will result in increased capacity as explained in the capacity template. However the existing 4 old RTGs taken over from CHPT will complete its life in 2009. Hence these RTG will have to be necessarily replaced in beginning of 2009. It is also a requirement of the license agreement with CHPT that all assets must be replaced on completion of life norms. This replacement will not result in any change in capacity because the capacity constraint is the yard and not the yard equipment. Also as per clause 2.7.2 of the revised guideline entire capital cost is to be allowed if asset are replaced in accordance with the agreement.</p>															
(2).	<p>Traffic:</p> <p>(i). The reason for scaling down 17% traffic growth in the year 2005 over the year 2004 to uniform traffic growth of 12% for the years 2008 to 2009 in the backdrop of general economic growth of the country and the trend of growth in container trade.</p>	<p>Chennai Container volumes have been growing at an average of about 100,000 Teus per annum for the last 4 years with the marginal variations with in the respective years. The growth during last four years in absolute numbers is summarized as under: -</p> <p style="text-align: right;">Volumes – TEUs 000'</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Volumes</th><th>Growth over previous year</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2002</td><td>396</td><td>44</td></tr> <tr> <td>2003</td><td>493</td><td>97</td></tr> <tr> <td>2004</td><td>600</td><td>107</td></tr> <tr> <td>2005</td><td>700</td><td>100</td></tr> </tbody> </table> <p>Keeping this in the mind the year on year volume growth has been considered at 102,000 Teus in 2007, 114,000 in 2008 and 124,000 in 2009. This itself is a very aggressive</p>	Year	Volumes	Growth over previous year	2002	396	44	2003	493	97	2004	600	107	2005	700	100
Year	Volumes	Growth over previous year															
2002	396	44															
2003	493	97															
2004	600	107															
2005	700	100															

		<p>growth projection. The year on year average growth rate has been increased from 12% from the original proposal to 12.5% for 2007 & 2008 and 12% for 2009. This indeed is very aggressive growth projection considering the much higher base achieved in 2006.</p> <p>Further it must be recognized that on a growing base number the percentage of growth will continue to fall.</p>
(ii).	<p>Please explain the basis for assuming 50% and 65% reduction in traffic for the year 2009 and 2008 respectively due to the reported commissioning of 2nd container terminal at CHPT by 1 January 2008 as assumed by CCTL.</p>	<p>We have revised the share of 2nd terminal to 12% in 2008 and 35% in 2009 based on following assumptions: -</p> <p>It has been assumed that the 2nd terminal will start commercial operation only from 1st July 2008. The financial bid for the 2nd terminal was opened on 11th September 2006 and PSA SICAL was declared the highest bidder. Hence it has been very conservatively assumed that the 2nd terminal will start commercial operation within 22 months. It has also been conservatively assumed that the 2nd terminal will handle 20,000 TEUs per month in the 2nd half of 2008. In 2009 the 2nd terminal is expected to handle at least 35,000 TEUs per month.</p> <p>This is a very conservative estimate for the following reasons:</p> <ol style="list-style-type: none"> The second terminal operator can easily start commercial operations from much earlier than July 2008 by employing vessel gear. This can probably start within 12 month of the agreement date. Hence having considered 22 months for start of commercial operations is a major risk taken by us in the tariff proposal. Since the volume is already available at Chennai and the lines are already sailing Chennai Container Terminal Pvt. Ltd. it will not take much effort for second terminal operator to attract a couple of services which can easily result in loss of volume of any where between 40,000 to 50,000 TEUs. The second terminal operator will have much higher idle capacity than CCTL, which may allow them to attract new customers. The reasons for likely drop in volumes with large additional port capacity competing for common hinterland of originating cargo/ container is explained in detail vide our earlier submissions in response to the observations of the trade bodies.
(3).	Commercial Income:	
(a).	<p>Please furnish detailed computation of income with reference to the estimated traffic at CCTL's existing Scale of Rates and the proposed Scale of Rates for all the years under consideration separately for container handling and storage.</p>	<p>The detail computation of income with reference to estimated traffic at CCTL's existing and proposed scale of rate for 2006 to 2009 is furnished.</p>
(b).	<p>CCTL has assumed different exchange rates for the year 2006 and for the period 2007 to 2009 in income estimation. It may be noted</p>	<p>CCTL has revised its exchange rate assumption for 2006 from Rs.44.5 to Rs.45.46 based on the actual trend. The estimate for 2007 to 2009 has been kept at 43.50. This is based on the projections from reputed international banks.</p>

	that the exchange rate prevailing at the time of finalisation of the case will be applied for estimation of income for the years 2006, 2007, 2008 and 2009. The estimates may be updated with reference to the current prevailing exchange rate.	This is also in line with the current trend of appreciating Rupee. It may be noted that as per clause 2.5.1 of the revised guidelines, income projection should be made taking into account effect of foreign exchange fluctuation on income from dollar denominated tariff items. Hence taking into account the current prevailing exchange rate and ignoring the effect of foreign exchange fluctuation on the projected income will be against the guidelines itself. Hence CCTPL has correctly taken the effect of foreign exchange fluctuation in the income projection.
(c).	<p>Apart from the general increase in rate proposed, the CCTL has also proposed rationalization of various operational procedures and introduction of some new services / facilities.</p> <p>The year wise additional revenue implication arising from these proposals may be quantified itemwise and furnished for all the years under consideration. The basis of estimation may also be explained.</p>	<p><u>Gate in after cut – off for the same via</u> The Charges for acceptance of export containers after cut-off for a particular via, has been added to the SOR for regularization only. The charge applied for the service at present is Rs.877.50, which is same as charge for shifting within terminal as these containers have to be offloaded in a buffer stack and then shifted to the stack nominated for the vessel, entailing extra shifting within the terminal. The revenue for this activity is already accruing in the previous years as well and the same has been included in the income projection for the future years.</p> <p><u>Non – Declaration of ODC Boxes ; Handling of bin boxes and Forklift charges for movement of bin boxes at the wharf:</u> The additional revenue on account of this is furnished in the revenue break up working.</p>
(4).	<p><u>Operating Cost:</u> CCTL has adopted different percentages as escalation factor in the estimation of operating cost. As already communicated by us vide our letter No.TAMP/95/2000-Misc. dated 18 May 2006, an escalation factor of 4.5% per annum will be considered for the expenditure projections in the cost statement.</p>	All the costs do not increase only on the basis of the wholesale price index. There are various other factors, which results in price increase much higher than the WPI. Some cost increases are also a factor of price increase as well as increased requirement for higher expenditure. Hence taking into account a uniform price increase for all cost items will be incorrect and against the principle of natural justice. If a price increase higher than WPI is required and justified, it must be allowed. Detailed justification for increase in various cost items is explained in the individual responses on cost. It is not appropriate to consider the published WPI for financial year 2005-06 for all revision applications during 2006-07, which will estimate tariff for next three years. The published WPI data up to September 2006 indicates increase in inflation in the region of 5.5%. Hence appropriate adjustment should be done to costs in line with that.
(i).	<p><u>Operating and Direct Labour:</u> The average cost per employee for the year 2006 is estimated at around 111% of the average cost per employee for the year 2005. Likewise, the average cost per employee for the year 2009 and 2008 is estimated to increase around 10% over the respective previous years. The average cost per employee for the year 2007 is estimated to increase by around 21% as compared to the relevant figure for the year 2006 in anticipation of wage settlement in 2007. The estimated increase in</p>	It would not be correct to compute the cost per employee based on year-end staff strength. During 2005 and 2006 the additional workforce has joined in different months resulting in such statistics. Labour settlement is for three years with a large increase in the first year of the settlement. The next settlement is due in early 2007 where in higher increase is factored in. The increase given for the first year in the first year of the last settlement was 42%. As the Authority would appreciate that labour is the most critical element in providing effective service to the trade and is a very small percentage of total costs, these are legitimate increases and should be allowed without any reduction.

	average cost per employee may be justified with detailed workings for all the years under consideration.	
(ii).	Maintenance Labour: Likewise, the estimated increase in average cost per employee which is around 18% in the year 2006 over 2005 and around 14% per annum for the years 2007 to 2009 may be justified with detailed working for all the years.	This could be incorrect inference due to year-end staff strength considered for calculating average costs per employee and incorporates the impact of joined during the year.
(iii). (a).	Equipment running cost: Power Cost: (i). The reason for around 36% increase in the per TEU consumption of electricity estimated for the years 2006 to 2009 over the consumption of power per TEU for the year 2005 may be clarified.	The increase in Electricity consumption per TEU from 7.38 units in 2005 to 10.01 units in 2006 is to take into account the efficiency gain achieved during last tariff period in line with Clause 2.4.1 of the revised guidelines and illustration shown in the same. The average consumption per TEU has reduced from 13.22 units in 2005 to an average of 7.96 units in 2004 & 2005. Hence 50% of efficiency gain (50% of 13.22 less 7.96) viz. 2.63 units have been added back to the average unit consumption of the 7.38 achieved in 2005. Hence Electricity unit per TEU has been considered at Rs.16.61. CCTL has considered the efficiency gains resulting in cost reduction by efficient utilization of assets during the year 2004 to 2006 only for the high input costs items viz. electricity. There are other areas where the cost reductions have resulted in lower unit cost of operations. Due to difficulty in specific segregation of cost reductions from efficiencies, all costs reductions are not included in the proposal.
(ii).	Please explain the reason for around 10% increase in the unit cost of electricity estimated for the year 2006 as compared to the unit cost for the year 2005. The CCTL has estimated unit cost of electricity for the subsequent years applying an escalation factor of 6.4% per annum.	There has been no increase in electricity price since mid 2003, when the price was increased by over 16%. Hence we expect a high price increase either by this year end or early 2007. Since the price increase will happen after gap of more than 3 years, it is expected to be more than 10%. We have conservatively considered price increase 10% in 2007. For the subsequent year the price increase has been revised into 4.5%. Over a period of four years the price escalations are less than the WPI norms proposed to be adopted by the authority.
(iii).	The CCTL has also considered a fixed cost element in the estimation of its total power cost. The components forming part of the estimated fixed charges may be listed out with cost details for all the years under consideration with justification for the estimated fixed charges. The actual fixed charges paid / payable may be justified with reference to documentary proof.	The fixed charges considered in the proposal consist of two items. (a). There is a fixed charge payable to the electricity department amounting to Rs.597,775/- per month. Hence the per annum fixed charge amount to Rs. 72 lakhs. The Electricity bill for June'06 furnished by CCTL shows an amount of Rs.5.67 lakhs towards Demand Consumption. (b). There are certain electricity charges, which are not linked to volume increase. These are mainly for yard lighting and the average consumption per month is 135,000 units. At the current unit price of Rs. 6.25 it amounts to Rs. 7.09 lakhs per month and hence Rs. 85 lakhs per annum. Hence the total fixed cost amount to Rs. 157 Lakhs per annum.

(b).	<p><u>Fuel Cost:</u> The reason for an increase of around 10% in the estimated unit cost per litre for the year 2006 as compared to the unit cost for the year 2005 may be explained.</p>	<p>The diesel price has been increasing much beyond the WPI and has been in the news the whole of the current year. Even at the current price, the diesel is highly subsidised. The actual average procurement cost of diesel at CCTL in 2005 was Rs.30.04 per Litre and the average diesel cost in 2006 will be Rs.34.00 based on the current price of Rs.35.00 per Litre. This is an increase of over 13%. This trend will continue in the coming years. Hence 10% per annum increase in unit price of diesel is justified.</p>
(c).	<p><u>(i). Repairs & Maintenance Cost:</u> Please furnish a detailed working for the estimated repairs and maintenance cost of equipments and electrical installations for all the years under consideration.</p>	<p>The detailed working for repair & maintenance cost has been furnished. These are also in line with the actual cost incurred upto August 2006.</p>
	<p><u>(ii).</u> The rationale behind adopting different value as a percentage of gross block for various equipments and electrical installations in the estimation of Repairs & Maintenance cost may be explained and the individual estimates may be justified with reference to actuals.</p>	<p>Different type of equipments incurred different cost towards repairs and Maintenance depending on the nature of the equipment, age of the equipment and the extent of usage. Normally very expensive equipment like QC and RTG would incur a lower cost towards repair and Maintenance as a percentage of the value of the equipment. These costs have been estimated based on the actual cost incurred at CCTL and compare favorably with the actual cost incurred August 2006.</p>
(iv).	<p><u>Equipment Hire Charges:</u></p>	
	<p><u>(a).</u> The workings for estimated equipment hire charges for the years 2006 to 2009.</p>	<p>The working of the equipment hire charges has been furnished. The equipment hire charges for the year 2007 to 2009 are Rs.10.43, 10.42 and 9.63 crores respectively.</p>
	<p><u>(b).</u> The list of equipments taken on hire/proposed to be taken on hire validated with documentary evidence.</p>	<p>The list of the equipment taken on hire is attached. The average rate per TEU taken for ITV Hire charge in 2006 is basis the actual average rate upto August 2006.</p>
	<p><u>(c).</u> CCTL has estimated container traffic of 8.33 lakh TEUs for the year 2007 and at a reduced level of 7.16 lakh TEUs for the year 2009. In this context, the reason for more or less same level of estimates in the equipment hire charges for the relevant two years may be explained.</p>	<p>The price increase considered for the ITV hire charges in 2007 is 15% This is a result of, high diesel price increase in 2006 and 2007, the anticipated increase in ITV hire rates due to replacement of old ITVs and requirement of additional ITVs to cater to additional Quay Crane and implementation of Supreme Court order to limit the weight of the load to be carried by the ITVs/Trucks and increase in cost of operations due to implementation of several safety requirements like keeping the headlights on for 24 hours, insisting on supervisor for each shift for each ITV contractor, etc. We expect a 5-7% increase in rates due to price increases and 10% increase due to deployment of more ITVs for the same volume (approximately 15% increase in the number of ITVs to be deployed by the contractors). For the future years, a nominal 5% pa increase has been considered. The ITV Hire Cost estimated is based on the traffic projection for the particular year and the price increase considered for that particular year.</p>
	<p><u>(d).</u> The treatment given to the ITV hire charges in the cost statement may be explained. The estimates may be justified with workings supported by documentary evidence.</p>	<p>The estimates are based on actual costs incurred up to August 06.</p>

(v).	<p>Lease rentals: It appears that the arbitration award is under challenge by CHPT before Hon'ble High Court of Madras. Please furnish the present status of this case and interim orders, if any, passed by the Court. Please indicate the quantum of lease rent paid by CCTL to CHPT, if any, after the date of award.</p>	<p>CHPT has filed an application with the Madras High Court for setting aside for arbitration award. The application has been accepted by the High Court and the next hearing is posted on 20th November 2006.</p> <p>CCTL has paid the lease rental in August 2006 at the same rate as it had been paying earlier. It has paid an amount of Rs. 139.63 lakhs as lease rental on 18th August 2006. This is the same amount, which was allowed as cost during the last tariff revision.</p> <p>It may be noted that CHPT has claimed Rs. 165 Million of lease rentals as on 30th June 2006 (excluding interest for towards short payment between 2001 to 2006). The additional amount due every month will be Rs. 5 Million during the tariff review period 2007 – 2009.</p> <p>In event of an unfavourable order, CCTL retain its right to claim such expense retrospectively in future tariff submissions.</p>
(vi).	<p>Insurance: The CCTL has not furnished the basis for the estimated insurance cost. The estimates of insurance cost may be justified with reference to actual payment made to insurance company. A copy of the Agreement entered into with insurance company(ies) may be furnished.</p>	<p>The calculation of insurance cost is attached along with other cost workings. The insurance liability works out to Rs.2.30, 2.33 and 2.42 crores per annum for the years 2007 to 2009. A copy of the Port package insurance is also attached.</p>
(vii).	<p>Other expenses: (a). Please list out the items considered with cost details under "other expenses"</p>	<p>Other expenses include contract labour cost, security cost and Cleaning and Housekeeping cost.</p>
	<p>(b). (i). Please explain the treatment given to the items of cost relating to lashing contract, CFS & Checkers contract and marketing expenses in the cost statement.</p>	<p>Lashing and other contract labour cost are included in other expenses. The marketing expenses are included in general overhead expenses.</p>
	<p>(ii). Estimates for lashing contract rates and CFS and checkers contract rates may be validated with documentary proof supported by workings for the estimates.</p>	<p>The documentary proof for the contract labour cost is furnished. The working for the same is also furnished.</p>
	<p>(iii). CCTL has estimated the marketing cost to increase by 8% in 2006, 10% in 2007 and 12% in 2008 and 2009. It may be noted that the estimates may have to be moderated applying the applicable annual escalation factor as already stated.</p>	<p>The planned commissioning of the 2nd terminal at Chennai coupled with expansion of terminal facilities at Cochin, Tuticorin and Visakhapatnam will necessitate greater expenditure towards marketing of CCTL's facilities and services to the potential users of the terminal. In this context it is worthwhile to note that a 1 page advertisement in an international shipping journal of repute costs Rs.5 lakhs and that in local shipping journal costs Rs. 20,000 per page publication. Participation in International Ports and Logistics exhibitions cost about Rs.10 lakhs per exhibit. As the facilities of the terminal</p>

		<p>have to be marketed to international clients, the estimated increase in marketing expenditure is justified and realistic.</p> <p>The estimated amount is budgeted as under: -</p> <table border="1"> <tr> <th>Sr No.</th> <th>Cost Head</th> <th>2006</th> <th>2007</th> <th>2008</th> <th>2009</th> </tr> <tr> <td>1.</td> <td>Advertising in print and electronic Media</td> <td>1200000</td> <td>1450000</td> <td>1600000</td> <td>1800000</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>Sponsoring Events</td> <td>250000</td> <td>250000</td> <td>300000</td> <td>400000</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>Trade Meets and Exhibitions</td> <td>1000000</td> <td>950000</td> <td>1200000</td> <td>1200000</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>Gifts, giveaways, etc.</td> <td>250000</td> <td>250000</td> <td>300000</td> <td>300000</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>Customer meetings, Service launches, etc.</td> <td>300000</td> <td>300000</td> <td>200000</td> <td>300000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Totals</td> <td>3000000</td> <td>3200000</td> <td>3600000</td> <td>4000000</td> </tr> </table> <p>Based on amount estimated, the additional costs per TEU arising from marketing is as under: -</p> <table border="1"> <tr> <th>Year</th> <th>Marketing costs Rs. Lakhs</th> <th>Cost / TEU Rs.</th> <th>% of Revenue</th> </tr> <tr> <td>2006</td> <td>30</td> <td>3</td> <td>0.001%</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>32</td> <td>3</td> <td>0.001%</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>36</td> <td>4</td> <td>0.001%</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>40</td> <td>5</td> <td>0.001%</td> </tr> </table> <p>Proper marketing efforts will be required for CCTL to retain the volumes at levels estimated in the application. The entire costs proposed are legitimate expenditure.</p>	Sr No.	Cost Head	2006	2007	2008	2009	1.	Advertising in print and electronic Media	1200000	1450000	1600000	1800000	2.	Sponsoring Events	250000	250000	300000	400000	3.	Trade Meets and Exhibitions	1000000	950000	1200000	1200000	4.	Gifts, giveaways, etc.	250000	250000	300000	300000	5.	Customer meetings, Service launches, etc.	300000	300000	200000	300000		Totals	3000000	3200000	3600000	4000000	Year	Marketing costs Rs. Lakhs	Cost / TEU Rs.	% of Revenue	2006	30	3	0.001%	2007	32	3	0.001%	2008	36	4	0.001%	2009	40	5	0.001%
Sr No.	Cost Head	2006	2007	2008	2009																																																											
1.	Advertising in print and electronic Media	1200000	1450000	1600000	1800000																																																											
2.	Sponsoring Events	250000	250000	300000	400000																																																											
3.	Trade Meets and Exhibitions	1000000	950000	1200000	1200000																																																											
4.	Gifts, giveaways, etc.	250000	250000	300000	300000																																																											
5.	Customer meetings, Service launches, etc.	300000	300000	200000	300000																																																											
	Totals	3000000	3200000	3600000	4000000																																																											
Year	Marketing costs Rs. Lakhs	Cost / TEU Rs.	% of Revenue																																																													
2006	30	3	0.001%																																																													
2007	32	3	0.001%																																																													
2008	36	4	0.001%																																																													
2009	40	5	0.001%																																																													
(viii).	<p>Technical Services Fee:</p> <p>Please establish the reasonableness of technical services fee estimated in the cost statement for all the years under consideration applying the yardstick of "arms length relationship" as required under clause 2.8.2. of the revised tariff guidelines. The copy of the Income Tax assessment order furnished by the CCTL is relevant for the financial year 2002-03 only. A copy of the latest Income Tax assessment order for payment of technical services fee may be furnished.</p>	<p>The Income tax authorities have completed the transfer pricing assessment only upto financial year 2002-2003. The Income Tax Authorities have completed a detailed scrutiny and the assessment has passed through rigorous test of arm length transactions. Since the nature and the basis of paying technical fees has not undergone any change in subsequent years there is no reason why technical services fees should not be considered as transaction arms length relationship. The same should be allowed as cost as per Clause 2.8.2 of the guidelines. (The CCTL has furnished Income Tax assessment Order for technical service fee of Rs. 214.45 lakhs for the Financial Year 2003-04 vide its letter dated 12 January 2007)</p>																																																														
(ix).	<p>Depreciation:</p> <p>In the absence of sufficient details regarding exact date of commissioning of additions to the fixed assets and date of deletion of fixed assets, we are not able to scrutinize the depreciation schedule furnished by the CCTL. Therefore, CCTL is requested to furnish</p>	<p>The CCTL has furnished detailed asset wise list of additions and the detailed asset wise working of depreciation for all the years under consideration. Since assets get added at various points in time during a particular year, for such assets depreciation is considered on an average for six months only in the year of addition. However for large value additions the exact month of addition is considered for the purpose of calculation of depreciation.</p>																																																														

	<p>detailed workings for the estimated depreciation for all the years under consideration bearing in mind clause 2.7.1 of the revised tariff guidelines. The rates of depreciation adopted may also be furnished giving reference to the Companies Act or provisions of concession agreement as the case may be.</p>	<p>The depreciation has been worked out on the basis of Clause 2.7.1 of the revised guidelines.</p>										
(x).	<p>Overheads: (a). Please list out the items of expenditure considered under the management and administration overheads.</p>	<p>Management and Administration staff salary has been considered under this head.</p>										
	<p>(b). The estimated management and administration overheads for the year 2006 is around 20% more than the actuals for the year 2005. The estimated management and administrative overheads for the years 2007, 2008 and 2009 is around 12 to 14% more than the estimated expenditure of the respective previous years. Please justify the estimates.</p>	<p>The higher increase in 2006 is due to increase in manpower from 43 in 2005 to 45 in 2006. In 2005 the head count under this head was 33 and the same has increased to 43 in 2006. The increase in 2006 over 2005 is summarized as under:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>Rs. Lakhs</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Actual costs during 2005</td><td>179</td></tr> <tr> <td>Increase on account of wage revision of 2006</td><td>27</td></tr> <tr> <td>Increase on account of headcount during 2006 (10 Nos.)</td><td>42</td></tr> <tr> <td>Estimate for 2006</td><td>248</td></tr> </tbody> </table> <p>This increase has happened over the year and hence the full cost impact of the same will reflect in 2007.</p> <p>This is also attributed to the overall increase in cost. The increase in salary has been considered at 14% per annum from 2007 to 2009. The actual increase given in 2006 was 15%.</p> <p>The combination of all the above factors has resulted in increased general and admin manpower cost.</p> <p>We have already submitted necessary documents justifying the higher increase compared with WPI norms in line with that granted in last two years in transportation sector. It is absolutely essential to factor the proposed increases to the skilled manpower in view of large opportunities available in the country and abroad. With the opening up of infrastructure sector and new private container terminals coming up the proposed increases are bare minimum to retain the existing workforce. If lower increases are granted we are bound to lose the trained manpower to competition and this will adversely affect performance standards at CCT.</p>		Rs. Lakhs	Actual costs during 2005	179	Increase on account of wage revision of 2006	27	Increase on account of headcount during 2006 (10 Nos.)	42	Estimate for 2006	248
	Rs. Lakhs											
Actual costs during 2005	179											
Increase on account of wage revision of 2006	27											
Increase on account of headcount during 2006 (10 Nos.)	42											
Estimate for 2006	248											
	<p>(c). (i). The items considered under 'General Overheads' may be listed out.</p> <p>Please clarify how the 'general overheads' are different from 'management and administration overheads'.</p>	<p>The General overhead expenses consist of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> Property Expenses General office & Communication cost Travel and Accommodation Marketing and Promotions Consultancy & Legal Charges Information Technology cost 										

	<p>(ii). It appears that the CCTL has estimated the general overheads for the years 2007 to 2008 applying an escalation factor of around 6.5% over the respective previous years. It may be noted that the estimated general overheads will have to be moderated applying an escalation factor of 4.5% per annum as stated earlier.</p>	<p>It is not appropriate to consider the published WPI for financial year 2005-06 for all revision applications during 2006-07, which will estimate tariff for next three years. The published WPI data up to September 2006 indicates increase in inflation in the region of 5.5%. Hence adjustment should be done to costs in line with that.</p>
(xi).	<p>Preliminary Expenses: The preliminary expenses have to be spread over the entire project period for the reasons explained in the earlier orders passed by this Authority. However, CCTL has adopted a different approach. It has written off preliminary expenses to the tune of Rs.233 lakhs each for the year 2004 and 2005; and, the remaining amount of preliminary expenses appear to have been spread over the remaining project period at Rs.8 lakhs per annum. It may be noted that the preliminary expenses will be spread over the entire project period as per the decision already taken by this Authority.</p>	<p>CCTL has revised its estimates for 2006 to 2009 by taking write off of the preliminary expense as allowed by the companies act and based on its audited accounts. Hence the preliminary expenses get written off completely in 2006. As per clause 2.7.1 of the guidelines, for the purpose of depreciation of assets, in case of private terminals, depreciation will be allowed, on the straight-line method, with life norms accepted by the Companies Act or based on life norms prescribed by the concession agreement which ever is higher. In the given case since the norms specified by the Companies Act are higher no adjustment is warranted. It is important to note that different stand cannot be taken for write-off of preliminary expenses and that of other fixed assets of the company.</p> <p>Guidance Note on Treatment of Expenditure during Construction Period" issued by Institute of Chartered Accountants of India (ICAI) recommends writing-off these expense in 3 to 5 years. It has taken higher side ceiling of 5 years in case of preliminary expenses. ICAI is the Supreme body in India for accounting pronouncements. Treatment recommended by the Institute not only forms the basis of accounting but, also ensures the treatment of expenses in a uniform way. There is concrete basis for deviation; the Authority should follow the Generally Accepted Accounting Principles (GAAP) for treatment of cost. It is agreed that the preliminary expenses are related with project hence only are allowed as a cost (but the same argument cannot be a basis for treatment taken) and if allowed then burden on tariff in initial period, certainly, cannot be the basis for spreading it over entire license period against Generally Accepted Accounting Principles for such expenses.</p>
5.	<p>Finance & Miscellaneous Income: Terminal Value: CCTL has stated that all the existing or proposed assets upto the year 2009 would be fully written off well before the end of licence agreement period and, therefore, no terminal benefit would accrue to CCTL. It may be noted that the concession agreement stipulates that on expiry of the licence period, the CCTL shall be liable to transfer the entire facility at the terminal, excluding the cargo handling equipment, to the</p>	<p>None of the existing as well as assets proposed to be added during the period upto 2009 will have any residual value at the end of the licence period. It may also be noted that as per article 13.06 (c) of the licence agreement, CCTL will in any case not receive any compensation for equipment having residual life of less than 5 years. Any residual value should only be dealt with at the time such assets come into existence. At present, as explained above, all assets would complete its prescribed life before the expiry of the licence agreement and no compensation accrue for such assets. Reference may here be drawn to clause 2.7.2 of the licence</p>

	<p>CHPT against a consideration of USD 1.0 million. The concession agreement further provides that if the CHPT decided to take over the equipment it shall pay the CCTL the value of equipment as determined by an independent valuer on the basis of replacement cost less depreciation arrived on 'straight line method'. The termination payment of USD 1.0 million and the book value of the equipment at the 30th year at Rs.59.90 crores were considered as the separation payment to be received by the CCTL at the end of the licence period. This receipt was annualized over the entire period of the project by discounting it at the rate of 12%. In this regard, para 17(xviii) of Order dated 8 March 2002 and para 14(xx) of Order dated 4 May 2004 may be referred. In this backdrop, please clarify the following:</p> <p>(i). The workings for considering Rs.2 lakh each for the year 2005 to 2008 and Rs.3 lakh for the year 2009 as terminal value.</p>	<p>agreement which clearly states that entire capital cost will be allowed over the remaining concession period if (i) Asset would have residual life at the end of the concession period and (ii) No compensation is payable by the landlord port to licensee when such asset are taken over at end of the concession period. Hence any adjustment for terminal value can be considered only when assets, which will have remaining life at the end of the licence period, come into existence and this depreciation is allowed. Since at present no assets are either available or proposed no terminal value can be considered for such assets.</p>
	<p>(ii). The reason for considering USD 10 million (if it is so) as terminal value (as stated in expense assumption) as against USD 1 million stipulated in Article 13.12 of the Licence Agreement.</p>	<p>The working of the terminal value is based on the terminal benefit accruing to the company amounting to USD 1 million at the end of the agreement period.</p> <p>Terminal value has been considered as USD 1 Million and not USD 10 Million</p>
	<p>(iii). The rationale behind 15% per annum adopted as discount factor to arrive at the discounted terminal value receivable by the CCTL.</p>	<p>15% discount factor has been considered in line with the return on capital employed allowed by TAMP</p>
6.	<p>Capital employed:</p> <p>(i). Fixed Assets:</p> <p>(a). Gross Fixed Assets:</p> <p>The value of various categories of fixed assets forming part of gross fixed assets shown in the cost statement for the year 2005 do not match with the relevant items shown in the Accounts. This may be clarified and the differences may be reconciled.</p>	<p>The reconciliation with accounts is furnished.</p>
	<p>(b). Please list out with value the assets considered under 'others'.</p>	<p>The list of assets considered under others is available in the above reconciliation.</p>
	<p>(c). The fixed assets schedule to the accounts of CCTL as at the end of the year 2005 shows an amount of Rs.10 crores as licence fees. However, article 5.03 of the licence agreement mentions about</p>	<p>This amount referred to as licence fees is upfront payment made to CHPT. The same has been amortised over the period of licence. This has been the practice followed in previous applications and tariff orders of TAMP.</p>

	initial payment of Rs.10 crores as upfront payment to the CHPT and not a licence fee. Please clarify. The treatment given to the upfront payment of Rs.10 crores in the cost statement may be explained.	
(ii).	<p>Additions to the gross block:</p> <p>(a). Please furnish full details of additions to gross block for the year 2006. Further, the proposed additions to the gross block for the year 2006 may be supported with documentary proof and the present status of these proposed investments may also be furnished.</p>	<p>The Head note to Form 4B clearly states the details for additional items of investment exceeding Rs. 1 Crore be only shown. Hence only those items were shown in Form 4B. However, the complete details of additions in 2006, 2007, 2008 and 2009 are furnished.</p>
	<p>(b). (i). The estimated container traffic for the years 2006 to 2009 is seen to be in the decreasing trend except for the estimated traffic for the year 2007. In this scenario, the estimated investment of Rs.31.58 crores in the (second half) year 2007 for procurement of crane needs justification. It is noteworthy that deployment of additional quay crane in the year 2007 does not add significantly to the terminal capacity due to the limiting factor of yard capacity.</p>	<p>The addition of the Quay Crane in 2007 has been considered due to the poor productivity obtained on the cranes taken over from ChPT and the need to handle the volumes expected till the 2nd half of 2008 when the 2nd terminal in Chennai is commissioned. This addition in quay crane will add capacity to the terminal and will also increase the deployment of reliable cranes on the vessels thus increasing crane productivity with consequent reduction in vessel turn around time thus adding to the saving already accruing to our customers.</p> <p>In event if this investment is not allowed, CCTL will not be in a position to meet the desired productivity we aim to achieve.</p>
	<p>(ii). Please furnish full details regarding additions to the gross block for the year 2007. It may also be intimated the status of action initiated to procure the quay crane at the cost of Rs.31.58 crores and proposed investment in information technology and furniture & fixtures during the year 2007.</p>	<p>Since Form 4B required only to give details of investment of Rs.1 crore, the other details were not added. However detailed assets additions for the year 2007 to 2009 are furnished.</p> <p>We have already initiated discussions with vendors for the purchase of QC. The cost estimates are based on our last procurement price adjusted for inflation.</p> <p>The investment in Information technology represents the software upgrade. The software used by CCTL is not supported by the vendor and upgradation is essential to be in line with latest improvements in the industry. The original purchase of software and hardware was way back in 2001 and are fully written off in books. The price of software and hardware is based on the budgetary quotes from vendors for the proposed replacement of IT equipment in early 2007.</p>
	<p>(c). (i) CCTL has proposed an investment of Rs.23.55 crores towards purchase of crane and Rs.22 lakhs for furniture & fixtures in the year 2009. However, no details as required in Form No.4B have been furnished. Please furnish the requisite details in Form No.4B.</p>	<p>Details for investment towards RTGs have been considered in Form 4B. The working calculation for the same is also attached along with the addition details for various years.</p>

	(ii) (a). CCTL has furnished Form-4B in connection with replacement of 4 RTGs at a cost of Rs.28.36 crores. Please explain the treatment given to this proposed investment in the cost statement.	The investment towards 4 RTGs has been considered for calculation of depreciation in 2009 and the net block of this asset at the end of 2009 forms part of capital employed for the year 2009.
	(b). The impact of the proposed replacement of 4 RTGs on the capacity of the CCTL, if any, may be brought out.	The existing 4 old RTGs taken over from CHPT will complete its life in 2009. Hence these RTG will have to be necessarily replaced in beginning of 2009. It is also a requirement of the license agreement with CHPT that all assets must be replaced on completion of life norms. This replacement will not result in any change in capacity because the capacity constraint is the yard and not the yard equipment. Also as per clause 2.7.2 of the revised guideline entire capital cost is to be allowed if asset are replaced in accordance with the agreement.
	(c). It may be noted that only completed and commissioned assets should alone be counted for capital employed. The work-in-progress shall not be taken into account. A confirmation in this regard may be furnished.	Only completed and commissioned assets have been considered for capital employed. However, we strongly believe the amount paid towards purchase of terminal assets prior to commissioning should be allowed in computation of capital employed.
(iii).	Deletions from the Gross Block: (a). CCTL has proposed deletions in its gross block of assets in the year 2006, 2007 and 2008. The basis for determining the value of such assets in the respective years may be furnished.	Deletion in gross block has been considered when the asset is proposed to be replaced or has been fully depreciated. The deletion has been done both from the gross block and the accumulated depreciation of the respective assets.
	(b). The treatment given in the cost statement to the anticipated profit from sale of the condemned assets may be explained.	No profit from sale of condemned asset has been considered in the proposal as the same is not ascertainable. Further it will fetch minimal scrap value.
7. (i).	Working Capital: CCTL has made a comparison of projected sundry debtors with 2 months terminal charges payable by Indian Railways. The projected sundry debtors are seen to be lower than the 2 months terminal charges payable by Indian Railways; and, CCTL has adopted the projected sundry debtors for the purpose of working capital. Please furnish the basis for the estimated sundry debtors for all the years under consideration.	CCTL does not recover any charges from Indian Railways. This row was filled only for the purpose of bench marking. The actual debtors considered are only 12 days of annual revenue against approved norm of 60 days in line with present trend and market practice of payment. Should there be increase in debtors in view of competition, the same will be adjusted for actual numbers at the time of next review.

(ii).	CCTL has considered "pre-payments" for all the years under consideration in the category of current assets. It may be noted that according to Clause 2.9.9. of the revised tariff guidelines this cannot be admitted for computing Working Capital.	Clause 2.9.9 of the revised guidelines states that the working capital estimate should be reasonable and not unjustifiably expanded. It does not specify that the prepayments will not be allowed for the calculation of working capital. The amount shown under the head prepayment is nothing but advances paid to CHPT towards Royalty and lease rental charges in line with Agreement. This amount is due in advance to the Port as per contractual agreement. Royalty at minimum guaranteed traffic is payable one month in advance and the lease rental is payable year in advance. Hence these payments are legitimate and valid business payments arising out of the obligation under the licence agreement. Hence the advance paid to CHPT towards these charges must be allowed for the computation of the working capital. These can in no way considered unreasonable and unjustifiable and are backed by actual calculations.
(iii).	Please furnish detailed workings for the estimated inventory for all the years under consideration bearing in mind clause 2.9.9. of the revised tariff guidelines.	The detailed working of inventory is attached with the other cost workings. The same is also analysed in Form 4A. The inventory considered in the proposal is within the prescribed limit.
(iv).	The basis for estimated allowable cash balance for all the years under consideration may be furnished.	The cash and bank balance has been considered at a very nominal value, and is much below the norm prescribed in clause 2.9.9 of the revised guidelines. The working of the same is available in Form 4A.
D. (i).	<p>Scale of Rates:</p> <p>The CCTL has formulated its proposed Scale of Rates considering an increase of 18% over the existing tariff at CCTL. The additional services / facilities proposed to be provided to the users and the benefit of productivity improvements accruing to users justifying this hike may be listed out.</p>	<p>On the basis of the revised proposal CCTL has scaled down the tariff increase to 11%. The proposed increased is based on the cost estimates and the return on capital employed allowed by TAMP.</p> <p>There are various additional services and facilities that CCTL has provided to the shipping lines in last couple of years.</p> <p>Some of the examples are:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Continuous carting of export boxes which enables an exporter to bring his export container directly to the terminal thus saving on trailer detention charges. 2. Electronic Form-13 which enables an exporter or CHA to directly access the Form-13 document, edit it by filling in the required details and then send it to the terminal thus obviating the physical transfer of the document and saving on logistics expenses. 3. ICD Rail Express – A facility by which nomination of the vessel that a particular export box is destined for is made prior to arrival of the train at the terminal rail head. This enables the shipping line to avoid detention at the rail head and provides hot connection to the ICD boxes. This has reduced the transaction time for Bangalore ICD export containers from about 96 hrs to less than 48 hours thus saving on logistics cost and inventory costs for the exporters. 4. Delivery from Terminal for Accredited Client Programme importers – By this facility, ACP importers are able to take delivery of containers directly from the

		<p>terminal thus saving on costs involved in moving containers to off-dock CFS and saving on time and inventory costs.</p> <p>5. Truck turnaround time :- The average truck turnaround time has reduced from 140 Minutes per truck in 2003 to 65 Minutes in 2006. This is in spite of the increased volumes with the same infrastructure and approach roads within the terminal. CCTL targets to bring this down further to under 50 Minutes in coming tariff cycle.</p> <p>6. Gate waiting time :- The major reason for congestion at CCTL was entry of export containers without proper documentation. To solve this issue CCTL has set up of three check-posts in the approach roads to the terminal commencing from 12 Km away from the terminal. It is ensured that no trailer is allowed to come to the Port without proper documentation. This has almost abolished waiting time at CCTL entrance.</p> <p>7. Barcoding at CFS :- All the city CFSs have been installed with barcode printers. CCTL updates the data everyday to enable form 13 data to be put on the matrix barcode. On arrival of the trailer with the export container at CCTL's pre-advice gate, the bar code is scanned and the data enters the terminal operating system. This reduces the transaction time at the gate from 5 minutes to 20 seconds approx. Through this we are in a position to handle higher volumes with same infrastructure and investment.</p> <p>We have in great detail enumerated the benefit that has accrued and will accrue to the customer of CCTL in A - General point 3 in above. It is not in CCTL's control whether the customer passes on the benefit to the trade.</p>
(ii).	Please furnish detailed working with cost elements considered to arrive at the charges proposed for normal containers, ICD containers, Transshipment containers, hazardous and Over Dimensional Containers.	The tariff proposal is not based on item wise cost for each element of tariff. The Proposal is a composite proposal based on the revenue and cost estimates for the future years. It is not possible to have the system to split the cost under each equipment and services. Therefore, the tariff has to be fixed based on overall cost position. It has to be recognised that the overall cost position considered for the terminal as a whole takes into account all admissible operating expenditure estimated by the terminal. This means, cost deficit, if any, under one of the components of services, is made good by surplus available in some other components since the tariff are not exactly with reference to the cost of rendering individual services.
(iii).	Similar working with cost elements considered may be furnished towards the charges proposed for services for hatch covers, restows, shut out, storage and miscellaneous charges.	Please refer to our submission to point no. (ii) above.
(iv).	Clause 2.15 of the revised tariff guidelines stipulates that the users will not be required to pay charges for delays beyond the reasonable level attributable to the port. Flowing from this principle, please	

	<p>incorporate the following provisions in the proposed Scale of Rates:-</p> <p>(a) Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port.</p>	<p>CCTL is not agreeable to this since the wording is very ambiguous and is likely to lead to frivolous claims. The Authority will need to define and quantify the reasonable level attributable to the port before incorporating this in the conditions.</p>
	<p>(b) In case vessel idles due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of CCTL or any other reasons attributable to the CCTL, rebate equivalent to berth hire charges payable to CHPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed.</p>	<p>This is not agreeable to CCTL. There is no system of reward or penalty currently applicable on the services provided by ports. The substantial saving accrued by the customers of the CCTL due to faster turn around of the vessels has not been passed on to CCTL and hence any delays should also not warrant any penalty. Having said above, CCTL will be open to consider a system that applies mutually to its customer as well as itself.</p>
	<p>(c) The users will not have to pay storage charges for the period during which CCTL is not in a position to deliver/shift the containers when requested by the users.</p>	<p>CCTL is not agreeable to this condition as wording is very ambiguous and is likely to lead to frivolous claims. The Authority will need to define and quantify the reasonable level attributable to the port before incorporating this in the conditions. Also CCTL's inability to deliver the containers arising from actions by bodies outside the control of CCTL, should not trigger this condition.</p>
(v).	<p>CCTL has proposed conditionality at clause 3.12.6 governing the application of additional lift on/lift off and/or shifting charges, if the container meant for delivery under the Accredited Client Programme (ACP) reported to be under introduction by Customs Department are not moved within 3 days of its landing at the terminal. Since ACP appears to be a procedure envisaged by Customs Department, the proposed description of ACP at clause 1.21 (Definition) may not be required to be notified by this Authority.</p>	<p>While the description of ACP has been defined by Customs, the charges for lift-on/lift off and shifting of the containers in case they are not cleared from the terminal within 3 days have to be approved by TAMP.</p>
(vi).	<p>The relevant date for application of market buying rate for conversion of dollar denominated charges in case of import containers has been mentioned as the date of entry of the vessel into the Terminal (Refer Note 2.3). The words "into the Terminal" may be modified as "into port limits" as specified in clause 2.19.2 of the revised tariff guidelines.</p>	<p>The date of entry of the vessel into port limits is governed by various factors as diverse as from weather to speed capability of a particular vessel and is not governed by CCTL. As most of CCTL's vessels call the terminal on fixed window schedules, it is immaterial when the vessel actually entered port limits. Further as CCTL will be able to provide its services only when the vessel has actually berthed at the terminal, the clause "into the Terminal" is the most appropriate for applying the conversion rate of dollar denominated charges for import containers.</p>
(vii).	<p>The proposed note 2.6 (ii) may be modified in line with clause 2.18.2 of the revised tariff guidelines and the rate of interest may be updated with the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India.</p>	<p>The same has been changed in proposed Statement of conditions.</p>
(viii).	<p>The proposed charges (section 3.1.1, 3.2.1, & 3.3.1.) for handling</p>	<p>Such services cannot be subject to specific containers on a vessel. Lashing/Unlashing are vessel specific services</p>

	of containers include the cost of rendering lashing/unlashing services. Please propose rebate based on cost of rendering lashing/unlashing services when such services are not provided by the CCTL.	and are either provided for the vessel or not provided. Should any vessel not require lashing/unlashing services in entirety during a specific port call, CCTL proposes a rebate of Rs.10 per container. This arrangement should only be with prior consent of CCTL and subject to the shipping lines agreeing to follow all safety related regulations of the terminal and without affecting terminal's productivity.																								
(ix).	CCTL has proposed itemized rates for handling containers. The reasons for not adopting composite box rate as suggested in clause 5.1.1 of the revised tariff guidelines may be explained.	The CCTL proposes to continue to charge at itemised rates for handling containers as it has been found to be convenient as well as acceptable to the trade. Reference here may be drawn to clause 5.1.1 of the revised guidelines wherein the option of opting for composite or itemized rate has been left to the terminal operator.																								
(x).	<p>This Authority, in compliance of policy direction issued by the Government of India, passed an Order dated 7 January 2005. According to para 5(2.8) of Order dated 7 January 2005, while itemized charges are levied, coastal concession will be on all the relevant charges for ship shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers. In this back-drop, CCTL is requested to clarify the following: -</p> <p>(i). Whether the proposed concessional rates are in line with the guidelines. Coastal concession for containers for handling at container yard proposed in Section 3.1.3. and 3.2.2 includes services relating to loading the containers from or to customer's vehicle.</p> <p>(ii). Likewise, proposed coastal rates for handling ICD Import and Export containers includes services relating to transport of containers to container rail yard and transfer between vessel, CCTL and shipping line (Section 3.3.2), transfer between vessel, CCTL and shipping line (Section 3.3.3. and 3.4.).</p>	<p>The proposed concessional rate for coastal containers is in line with the guidelines. It is to be recognized that concessional rates for coastal containers were primarily provided to incentivise movement of cargo in container via the coastal route. However we have already submitted to the authority that even after the concessions granted the volume of coastal containers have not increased significantly clearly highlighting that success of coastal operation is not dependent on port tariff. The terminal continues to lose on such arbitrary reductions in tariff items and urges the authority to withdraw this concession forthwith.</p> <p>Transportation from/to the railroad (Concor Annex) to/from the terminal does not involve coastal concessional tariff.</p>																								
(xi).	(a). With reference to the proposed note No.3.12.4, under section 3.11 of the draft Scale of Rates for levy of storage charges for over dimensional containers (ODC), the CCTL is requested to furnish year wise statistics for the year 2004, 2005 and for the period January 2006 to August 2006 regarding the number of ODCs	<p>The year wise volume of ODC containers is given below.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>Import</th><th>Export</th><th>Total TEUs</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004</td><td>273</td><td>543</td><td>291</td></tr> <tr> <td>2005</td><td>377</td><td>678</td><td>428</td></tr> <tr> <td>2006 (Jan - Sep)</td><td>447</td><td>910</td><td>502</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td>226</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td>3221</td></tr> </tbody> </table>		Import	Export	Total TEUs	2004	273	543	291	2005	377	678	428	2006 (Jan - Sep)	447	910	502				226				3221
	Import	Export	Total TEUs																							
2004	273	543	291																							
2005	377	678	428																							
2006 (Jan - Sep)	447	910	502																							
			226																							
			3221																							

	<p>handled by CCTL and their sizes. The linkage between an ODC occupying 62'X10' of ground space and the proposal to charge 8 times of storage charge applicable for a 20' container may be explained by bringing out the ground space occupied by a 20' container:</p>	<p>The ODC volume is less than 0.40% of the total volume handled.</p> <p>A standard 20' container which measures 20' in length and 8' in breadth occupies a ground space of 20' x 10' which includes 1' on each side for access by the RTG spreader. While a standard container can be stacked 4 high in CCT and Over Dimensional Container (ODC or OOG) can be stacked only 1-high. Further, the cargo jutting out of each side of the container renders that many adjacent ground slots unusable. For example windmill blade containers have a total length of about 80'. Hence they occupy 4 x 20' ground slots and since no containers can be stacked on top of these containers, in effect they occupy the space that can accommodate 16 TEUs. Hence it is proposed to charge the storage for ODCs based on the actual no. of ground slots that they occupy in the yard. CCTL does not propose to charge storage on the slots lost above the ground level and only propose to charge the ground slots lost at the ground level.</p>
	<p>(b). The CCTL has stated that the ODCs will include windmill boxes. The term "windmill boxes" may be defined.</p>	<p>Windmill boxes are 40' containers carrying windmill blades, which are more than 40' in length. The cargo therefore juts out of the container for a length of about 40'. This extra length is supported by special attachments to the containers and the weight is partly balanced by adding counterweights inside the container. These containers pose the following logistical constraints.</p> <ol style="list-style-type: none"> They cannot pass lengthwise between the legs of the QC. They are normally stowed on the ship at the topmost tier on hatch covers. They are eccentrically loaded containers. The windmill blades are very sensitive and have to be handled with utmost care. <p>The trailers carrying these containers have to use exclusive exit points from the port, as the turning radius is very high.</p>
	<p>(c). The linkage between "corner casting problems" and the proposal to levy storage charges applicable for ODCs on containers having "corner casting problem" may be explained.</p>	<p>Containers having "corner casting problems" are those where the corner castings (the points where the container is lifted with a spreader) are damaged. Thereby, a normal container spreader cannot be used to handle these containers. Special gear such as wire rope slings with elephant hooks / Chinese fingers have to be used for handling these containers at both the quay and the yard. Hence, they have to be handled similar to an ODC and therefore the proposal to levy the charges applicable for ODCs to these containers as well.</p>
(xii).	<p>(a). CCTL has stated that it has been charging Rs.2000 per 40' container for facilitating fumigation of Tobacco containers. Reference of authorization given by this Authority to levy such charge may be intimated.</p>	<p>The charge of Rs.2000 per 40' container has been applied by way of Special Service Requests on specific requirements of the tobacco exporters to enable them to carry out fumigation of the cargo just prior export and to enable them to bring their containers into the terminal based on their export orders.</p> <p>The services performed by CCT to facilitate fumigation in addition to the normal services for an export container are.</p> <ol style="list-style-type: none"> Grounding of the container to facilitate placement of fumigant. Re-stacking of container after placement of fumigant. Storage of container while fumigation is in progress

		<p>(approx. 5 days)</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Grounding of container to facilitate de-gassing and ventilation. 5. Re-stacking of container on completion of de-gassing/ventilation. 6. Lift-off from fumigation stack to ITV for transportation to nominated vessel slot. 7. Lift-on from ITV to nominated vessel slot. 8. To complete all the above processes, CCTL allows the tobacco exporter 5 days free storage in addition to the 7 days available for a normal export container.
	(b). The proposed charge of Rs.2060 per container (20' or 40' or >40') (Sl. No. xiii of section 3.12.11) for facilitating fumigation of containers may be justified with cost details to render the service.	The services to be provided for a fumigation container are as detailed in (xii) (a) above. The increase in tariff is in line with the general increase requested for in this tariff revision proposal.
(xiii).	(a). CCTL has proposed different rates (Sl.No. vi of section 3.12.11) for 20', 40' and >40' for change of status of container from Rail to Road or vice-versa or for any other kind of change status of a container. The rate need not vary with reference to the size of container for the purpose of levy of a charge for change of status. CCTL may consider to adopt the proposed rate for 20' container as rate for change of status of a container for 40' container and >40' container also.	Change of status involves shifting of the container from Rail ICD yard to normal delivery yard and vice versa. This involves a lift-on/lift-off and shifting during the terminal's ITV. Hence the rates cannot be the same for a 20', 40' and >40' container.
	(b). Likewise, the proposed charges for export containers which arrive in the terminal after the gate cut-off time may be made uniform based on the proposed rate for a 20' container. It is relevant to mention here that CCTL has proposed uniform rates for 20', 40' and >40' hazardous container for non-declaration/mis-declaration.	Acceptance of export containers after cut-off for a particular via involves offloading of these containers in a buffer stack and then shifted to the stack nominated for the vessel, entailing extra shifting within the terminal. Hence the rates cannot be the same for a 20', 40' and >40' container.
(xiv).	CCTL has proposed a special charge of Rs.3540 per container for non-declaration/mis-declaration of ODC similar to the existing arrangement applicable for non-declared/mis-declared hazardous container. The rationale behind adopting the rate applicable for hazardous container to the ODC may be explained.	When an ODC container is declared in advance, the requisite handling gear (slings, Hooks, etc.) and the yard space can be allocated in advance and kept ready at the points of handling for efficient handling of the containers. In case they are not declared / mis-declared, all the above have to be arranged after physically sighting the container. This leads to delays in handling of the container through no fault of CCTL. This impacts not only the subject containers but also other containers whose handling is delayed due to non-declaration / mis-declaration by the shipping line concerned.
(xv).	CCTL has proposed Rs.100 per container for use of its forklift for movement of lashing bins within the terminal (Sl.No. xiv of section 3.12.11). The proposed rate may be justified. Further, the statement	The containers containing these lashing bins have to be discharged from the vessel and placed on the quay. Each such container contains upto 12 such lashing bins. a. The lashing bins are then moved using CCTL's forklift to the loading / discharging points adjacent to the QCs. These lashing bins are used to store the lashing material

	made by CCTL, in this connection, in its summary of tariff proposal (Sl. No. 8) that "charges are applicable for handling of containers containing these lashing bins from the vessel at the applicable restow tariff" is not clear. Please clarify the statement. Reference to the applicable restow tariff in the proposed Scale of Rates also may be furnished.	<p>taken off from each container as it is discharged.</p> <p>b. Once discharging from a particular bay is completed and loading commences, the lashing material is used again while loading the containers on board the vessel.</p> <p>c. On completion of the loading operation, all the lashing bins are re-stacked in the lashing bin container and the container is re-loaded on board the vessel.</p> <p>d. Thus the lashing bin container is re-stowed on the vessel via the quay and such re-stowing charges should be applied.</p> <p>e. Since the handling of each lashing bin involves cost to CCTL by way of usage of forklift and personnel, the handling charge of Rs.100 per lashing bin is proposed.</p>
(xvi)	<p>(a). With reference to the proposed CFS bonded trucking charges, please clarify/furnish the following:</p> <p>The proposed service falls within the provisions of Section 42(1) of the MPT Act and the License Agreement permits the CCTL to undertake such services.</p>	Since this services involves removing, shifting and transporting of goods outside the premises of the Port, the Authority may not notify the schedule of rates for the proposed service. However this is a value added service that CCT provides based on specific customer requests.
	<p>(b). Please justify the rate of Rs.708 per CBM or per MT, whichever is higher, proposed at Note 4.8 under section 4 (charges leviable at the CFS) with cost details to render the service of stuffing and trucking of cargoes destined for Bangalore ICD in a truck.</p>	<p>Transportation by closed truck – Rs.500 / cbm</p> <p>Insurance premium for transportation – Rs. 65 / cbm</p> <p>Survey fees at destination – Rs. 50 / cbm</p> <p>Documentation charges – Rs. 35 / cbm</p> <p>Total cost to CCTL – Rs. 650 / cbm</p> <p>Please note that this is an exceptional service provided only by CCTL on specific requirement of our customers and results in incremental volumes for CCTL.</p>
	<p>(c). Please justify the charges proposed at Note 4.9 for stuffing and dispatching of cargo to different ICD destinations in respect of –</p> <p>(i). LCL full load per truck</p> <p>(ii). 20' full load per truck</p> <p>(iii). 27' full load per truck</p> <p>with cost details to render the service.</p>	As above
	<p>(d). The reason for not prescribing charges for stuffing and dispatch of 27' full load per truck, to the ICD destinations, other than Bangalore ICD, may be explained.</p>	There is no demand at present for 27' truck to destinations other than Bangalore.
E.	Miscellaneous	
(i).	As stated by the CCTL (para 3 of Revenue Assumptions), CCTL is envisaging movement of 100% import containers to off-dock CFSs from June 2006. In this regard, relevance of copy of the letter dated 12 April 2006 from the Customs Department furnished by the CCTL regarding movement of FCL containers directly to CFSs upon landing at CCTL may be explained. It may be noted that the copy of the letter dated 12 April 2006 is not conclusive about movement of	The CCTL has furnished a copy of Chennai Customs Public Notice No. 71/2006 detailing the said mentioned movement.

	containers from CCTL directly to various CFSs.	The cost for movement to off-dock CFSs is Rs.3300 per 20' container and Rs.4500 per 40' container which includes transportation from CCTL to the off-dock CFS, lift-off at the CFS, 3 days free storage at the CFS to enable Customs examination and loading onto importer's truck after examination. These charges were arrived at jointly by the shipping lines, CFSs, Custom House Agents and Chambers of Commerce. CCTL does not in any way influence the fixation of these rates.
(ii).	As this methodology for cost implications to users due to the proposed on-dock movement of import boxes to off-dock CFS may be furnished, it may also be explained how the concerned off dock CFS will be selected and the tariff arrangement thereat be ascertained.	This movement was necessitated as Customs withdrew the facility of on-wheel examination of FCL containers at CCTL's CFS facility. Further, if the containers are not moved expeditiously out of the terminal, it will cause congestion within the terminal leading to berthing delays, which in turn will add to the cost to trade by way of imposition of surcharge etc. The off-dock CFS is nominated by the shipping line, which transports the goods in the container for the importer. CCTL does not influence this nomination.
(iii).	Likewise, an analysis of cost implication to users due to the methodology proposed for handling 'accommodated' containers may be furnished.	CCTL is providing 3 days for the ACP importer to take delivery of his import container directly from the terminal. Considering that Customs provides the facility to file the Bill of Entry and pay the duty on declaration basis to the ACP importer upto 30 days in advance of actual arrival of the container, this period of 3 days is very much adequate for those ACP importers who wish to avail of the facility. It is only when the ACP importer fails to take delivery of his container even 3 days after it has landed in the terminal does CCTL inform the CFS mentioned by the shipping line in the IGM to evacuate the container from the terminal to the relevant CFS. This will involve shifting of the container from the ACP stack to the relevant CFS stack and hence it is proposed that a shifting charge should be levied. If the ACP container is delivered from the terminal within 3 days there will be no additional cost implication to the user. Only in cases where the container has not been taken delivery of from the terminal an additional shifting charge and charges for transportation and handling at CFS as detailed in E) ii) above will be applicable.

5.2. The CCTL has made following additional submissions:

- (a) Clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines states that royalty should be allowed to avoid likely loss to the operator. The return currently allowed is 15% on capital employed and non-allowance of a portion of royalty deprives the operator from earning the desired and allowed return of 15%. Though CCTL has considered 27% of revenue as cost for the purpose of earning at the revised tariff, royalty payment should be fully allowed as cost. Hence the return earned below 15% should also be construed, as loss to the operator (as the operator is unable to achieve 15% return on capital employed) and full Royalty should be allowed as pass-through.
- (b) CCTL has considered the efficiency gains resulting in cost reduction by efficient utilisation of assets during the year 2004 to 2006 only for the high ticketing cost items namely electricity. There are other areas where the cost reductions have

resulted in lower unit cost of operations. In view of difficulty in specific segregation of cost reductions from efficiencies, all cost reductions are not included in the proposal. However, a computation of 50% share of efficiency gains is furnished for consideration. 50% of the estimated efficiency gains works out to Rs. 128/- per TEU (5% of present revenue per TEU) on actual cost reduction and Rs. 196/- per TEU (7% of present revenue per TEU) for inflation adjusted cost per TEU. After considering 50% of the estimated efficiency gains, the proposed increase would be subject to upward revision of 16% against 11% indicated in the proposal.

6. The CCTL was requested vide our letter dated 25 January 2007 to furnish additional information / clarifications arising out of the revised cost statements furnished by CCTL vide its letter dated 31 October 2006. The CCTL has responded by its letter dated 6 February 2007. The main queries raised by us and the response of CCTL are tabulated below:

Sr. NO.	Our Query	CCTL Response												
(i).	As per the revised proposal, the container traffic estimates show a declining trend in the years 2008 (8.65 lakh TEUs) and 2009 (7.49 lakh TEUs). In this scenario the CCTL to justify the augmentation of the yard capacity to 9.42 lakh TEUs in the year 2007.	The yard capacity in 2006 was only 862978 TEUs which is lower than the proposed volume of 914033 TEUs for 2007. The existing capacity is also inadequate to meet the projected volume of 470860 TEUs in first-half of 2008, which works out to an annualized volume of 942000 TEUs. Hence, it is imperative that the existing yard is refurbished. The stacking yard taken over from CHPT had damaged surface and poor load ability factors and had to be refurbished completely. Almost entire yard has been refurbished other than yard 4 and 7. Both these yards are also in poor state and have sunk considerably with major undulations. If these yards are not refurbished at the earliest, they will be in unusable condition soon. Hence, refurbishment is required apart from to increase yard capacity. If these yards are not refurbished the increase in volume projected for 2007 will not be possible. Refurbishment of yard 4 has almost been completed and refurbishment of yard 7 would be started once yard 4 refurbishment is completed.												
(ii).	The alternate cost statements without considering anticipated decline in traffic due to commissioning of the 2 nd terminal to be furnished.	CCTL has reiterated its earlier position regarding the commencement of 2 nd terminal at CHPT. It has further stated that fixation of tariff without consideration of the anticipated volume decline would be prejudicial to the tariff application of CCTL. While furnishing the working without considering the effect on CCTL volume due to the 2 nd terminal at CHPT, the operator has stated that this should not be considered for the purpose of tariff revision. CCTL has shown from the workings that the tariff increase works out to 13% considering the efficiency gains. CCTL has reiterated that it should be allowed to retain 50% of efficiency gains (Rs. 128 per TEU) when considering its tariff application.												
(iii).	CCTL has considered a fixed cost element in the estimation of total power cost. In this regard, CCTL has conveyed an estimated expenditure of around Rs. 85 lakhs per annum reportedly for yard lighting based on the average electricity consumption of 1.35 lakh units per month calculated at Rs. 5.25 per unit. CCTL was requested to support the average consumption of 1.35 lakh units per month with documentary evidence.	<p>The data furnished by the CCTL is tabulated below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Month</th><th>June 06</th><th>July 06</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fixed Consumption (Units)</td><td>130273</td><td>146573</td></tr> <tr> <td>Variable Consumption (Units)</td><td>531359</td><td>613683</td></tr> <tr> <td>Total Electricity Consumption</td><td>661632</td><td>760256</td></tr> </tbody> </table> <p>The CCTL has furnished copies of electricity bill for the month of June 06 and July 06 to support the total electricity consumption.</p>	Month	June 06	July 06	Fixed Consumption (Units)	130273	146573	Variable Consumption (Units)	531359	613683	Total Electricity Consumption	661632	760256
Month	June 06	July 06												
Fixed Consumption (Units)	130273	146573												
Variable Consumption (Units)	531359	613683												
Total Electricity Consumption	661632	760256												

(iv).	The CCTL to validate with documentary proof to support the equipment hire charges to the tune of Rs. 89/- per TEU for the year 2006.	CCTL has furnished a list of equipments taken on hire. It has also furnished workings to show that the average ITV hire cost is Rs. 89.30 per TEU. The working also gives break-up of fixed equipment hire cost for 2006. Copies of the relevant contracts have been furnished.
(v).	Hearing in the case of arbitration award challenged by CHPT with regard to the lease rentals was supposed to have been held on 20 November 2006. The CCTL to furnish the present status of the case and the interim orders if any, passed by the Court.	CCTL has stated that the main application by CHPT challenging the award is yet to be heard and the next hearing is slated for 27 February 2007. CCTL has further confirmed that no interim orders have been passed as the matter is yet to be heard.
(vi).	The CCTL to validate with documentary proof for the additions to the fixed assets during the year 2006.	Details of assets added upto August 2006 have already been furnished in its reply dated 27 October 2006. The CCTL further stated that out of the proposed investment in fixed asset of Rs. 553 lakh during the period from September 2006 to December 2006 Rs. 345 lakhs had been spent till December 2006. CCTL has informed that orders placed for the balance assets amounting to Rs. 208 lakhs are likely to be delivered / commenced by January - February 2007.
(vii).	CCTL to furnish the status of the investments proposed for the year 2007.	The proposed investment for 2007 are being pursued as planned. CCTL is under negotiation with vendors for finalization of QC to enable it to place the order shortly. All other investments are under various stage of procurement process.

7. The CHPT was requested vide our letter dated 18 September 2006 to furnish information / comments on certain specific points. After reminders, CHPT responded vide its letter dated 09 January 2007. The queries raised by us and the response of CHPT are tabulated below:

Sr. No.	Our queries	CHPT Response
(i).	Specific comments on the relevance and reasonableness of the investments proposed to be made by CCTL during 2006 to 2009 and whether these investments are in line with the Licence Agreement.	As per Clause 3.06 of the concessional agreement entered with CCTL, the licensee shall invest not less than US\$ 50 million on civil works and new state of the art equipment during the first two years, including the amount of guarantees to be provided, initial upfront payment and the cost of the existing equipment of the licensor to be taken over by the licensee, to be made to the licensor, increasing to US\$ 100 million in 5 years. The statement of CCTL that it has invested US\$ 124.52 million as of June 2006 has not been verified by CHPT. The CHPT appointed audit for auditing the receipts / investments made by CCTL has completed the audit from November 2001 to November 2003 and according to the Audit Certificate, CCTL has made a investment of US\$ 74.74 million as of November 2003. The investments made by CCTL during the period from December 2003 to June 2006 will be independently verified through the audit by chartered accountant. Considering the growth of container traffic, CCTL has proposed investments in the form of refurbishment of civil structures and replacement of equipments to enhance the productivity level, apart from its plan to add one more quay crane. All these investments are necessary to improve the performance of container terminal and are in line with Licence Agreement.

(ii).	The capacity of the CCTL with reference to the equipment deployed and other investments made in infrastructure by the CCTL during the year 2006 and envisaged to be added during the years 2007 to 2009 may be indicated. Also, please furnish a detailed computation of assessment of capacity of the container terminal.	As assessed by Indian Ports Association (IPA), the capacity of the terminal is 10 lakh TEUs based on the infrastructure available with CCTL. Considering the proposal of the CCTL to add one more gantry crane, the effect of this additional crane will be about one lakh TEUs.						
(iii).	Please furnish specific comments on reasonableness of the traffic projections made by CCTL for the years 2006 to 2009 including specific comments on the impact considered by CCTL owing to the reported commissioning of second container terminal in January 2008 at the CHPT on the traffic projections for the year 2008 and 2009.	The Letter of Intent for the second container terminal has been handed over to the successful bidder during October 2006. The terminal has to commence operation within 24 months. As per contractual terms, the terminal operator has to handle the following traffic: (a). 1. 50 lakh TEUs during first year of operation (b). 2.75 lakh TEUs during second year of operation (c). 5.00 lakh TEUs during the third year of operation There may be transfer of container traffic presently handled by CCTL in view of the commissioning of second terminal. Therefore, the assumption made by CCTL seems to be reasonable.						
(iv).	Please indicate the lease rent paid by the CCTL for the year 2006, if any.	CCTL has paid the following lease rental charges for the year 2006 <table><tr><td><u>Amount Claimed by CHPT</u></td><td><u>Amount paid by CCTL</u></td></tr><tr><td>Rs. 2,22,76,407/- (for 285 mts berth)</td><td>Rs. 1,39,62,910/- (paid in August 2006)</td></tr><tr><td>Rs. 12,25,07,969 (for 600 mts berth)</td><td>Rs. 7,41,96,000/- (paid in November 2006)</td></tr></table> As per agreement conditions, CCTL has to pay the lease rental charges at Rs. 38 per sq. mtr per month (with 5% annual escalation). However, as per arbitration award, dated 8 March 2006, CCTL is liable to pay only Rs. 1 per sq. mtr per month for land allotted to it. CHPT has filed an Original Petition in Hon'ble High Court at Madras to set-aside the arbitration award. Therefore, CCTL is liable to pay the lease rental charges as per the claim of CHPT as per licence agreement. But, CCTL is paying annual licence fee of Rs. 8,86,58,910/- irrespective of demand of higher amount by CHPT as per the agreement.	<u>Amount Claimed by CHPT</u>	<u>Amount paid by CCTL</u>	Rs. 2,22,76,407/- (for 285 mts berth)	Rs. 1,39,62,910/- (paid in August 2006)	Rs. 12,25,07,969 (for 600 mts berth)	Rs. 7,41,96,000/- (paid in November 2006)
<u>Amount Claimed by CHPT</u>	<u>Amount paid by CCTL</u>							
Rs. 2,22,76,407/- (for 285 mts berth)	Rs. 1,39,62,910/- (paid in August 2006)							
Rs. 12,25,07,969 (for 600 mts berth)	Rs. 7,41,96,000/- (paid in November 2006)							
(v)(a).	The CCTL has proposed to offer some additional services and rationalize various operational procedures which are likely to have tariff implication. The CHPT may examine these proposals and offer pointed comments.	CCTL's argument for charging tariff / higher tariff seems to be reasonable. However, TAMP may approve a reasonable tariff in consultation with users.						
(b).	The changes proposed with respect to movement to off docks CFS may be examined in detail with reference to the tariff implications it may have on users.	The proposed movement of containers to off dock CFS will help to ease the congestion at the yard thereby increasing the productivity. However, additional burden in the form of movement charges imposed on the consignees may be kept low in consultation with trade.						
(c).	It may be confirmed that the proposed 'Bonded Trucking'	This is a facility extended by the CCTL to the ICD based consignees. It is not in violation of Section 42						

service is covered by the Licence Agreement between CCTL and CHPT and also the relevant service falls under Section 42 of the MPT Act, 1963.	of the MPT Act, 1963. However, rate may be decided in consultation with trade.
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------

8. The CCTL made a presentation on the proposal in reference on 22 November 2006. Based on the discussions held at the presentation, the CCTL was requested vide our letter dated 1 December 2006 to furnish some more additional information/ clarification. The CCTL vide its letter dated 8 December 2006 has furnished the requisite information. The additional information/ clarification sought by us and the response furnished by CCTL is tabulated below:

Sr. No.	Queries raised by TAMP	Reply furnished by CCTL
(i)	The CCTL is requested to furnish a copy of the report (Study on the traffic/capacity of the Southern region) relied upon by it while estimating its traffic forecasts.	<p>The CCTL has furnished the Report. Based on the current trend, it is expected that growth in 2006 will be around 13.16%. In spite of this, CCTL has aggressively projected regional growth in excess of 14% per annum for the projected period 2007 to 2008.</p> <p>There will be substantial capacity additions and capacity is expected to increase from 1.99 Mn TEUs in 2007 to 2.41 Mn in 2008 & 3.63 Mn in 2009, resulting in intensive competition amongst the terminals in the region. Although it has been assumed that the 2nd terminal at Chennai will commence commercial operations from July 2008, it is highly likely that they would be able to start handling containers from January 2008 onwards. This will surely lead to substantial loss of business to CCTL. Further, the capacity utilisation of the terminals in the region is expected to fall from 82% in 2007 to 77% in 2008 and as low as 59% in 2009. This will result in fierce competition for the available volume in the region and CCTL will lose market share to the new terminal at Chennai as well as other terminals in the region.</p> <p>CCTL will be operating at 100% capacity in 2007. CCTL has consistently increased its capacity through investment in refurbishment of its Storage Yards as well as continuous process reengineering. However, on completion of refurbishment of the container storage yards in 2008, CCTL will reach its peak capacity of 941,720 TEUs. Hence in the first half of 2008, it would not be able to handle more than 470,860 TEUs. In the 2nd half of 2008, when the second terminal at Chennai commences operations, the volume available at Chennai would be shared by the two terminals and a modest 120,000 TEUs has been assumed to be handled by the second terminal and the rest by CCTL. However, since the second terminal at Chennai is expected to start operations in early 2008, CCTL is likely to handle lower than projected volumes in 2008 & 2009. Since CCTL will be reaching capacity in 2007, growth rate cannot be considered in isolation and the complete South India growth has to be considered for projecting CCTL volume.</p> <p>The above projections are based on the past and current trend and the capacity constraint at CCTL and hence the volume projected by CCTL for 2008 & 2009 is rather aggressive and in reality it is likely to be lower than the projected volumes.</p>

(ii).	An analysis showing that earmarking of the ground slots for Over Dimensional Containers (ODC's) at CCTL will reduce the capacity of the CCTL.	<table border="1"><thead><tr><th>Stack Type</th><th>TEU Ground Slots</th><th>Stack Height</th><th>% Utilisation</th><th>Static Capacity</th><th>Peaking Factor</th><th>No of Days</th><th>Dwell Days</th><th>Capacity in TEUs</th></tr></thead><tbody><tr><td>ODC</td><td>204</td><td>1</td><td>50%</td><td>102</td><td>120%</td><td>365</td><td>5</td><td>6205</td></tr><tr><td>Normal</td><td>204</td><td>4</td><td>85%</td><td>694</td><td>120%</td><td>365</td><td>5</td><td>42194</td></tr><tr><td colspan="8">Loss of Capacity</td><td>(35,989)</td></tr></tbody></table> <p>It is evident from the above table that since ODCs can be stacked only one high and one ODC may occupy more than one ground slot, CCTL loses approximately 36,000 TEUs of yard capacity.</p>	Stack Type	TEU Ground Slots	Stack Height	% Utilisation	Static Capacity	Peaking Factor	No of Days	Dwell Days	Capacity in TEUs	ODC	204	1	50%	102	120%	365	5	6205	Normal	204	4	85%	694	120%	365	5	42194	Loss of Capacity								(35,989)
Stack Type	TEU Ground Slots	Stack Height	% Utilisation	Static Capacity	Peaking Factor	No of Days	Dwell Days	Capacity in TEUs																														
ODC	204	1	50%	102	120%	365	5	6205																														
Normal	204	4	85%	694	120%	365	5	42194																														
Loss of Capacity								(35,989)																														
(iii).	The escalation factor of 4.50% per annum considered by this Authority for the expenditure projections is based on the Wholesale Price Index (WPI) for All Commodities announced by the Ministry of Finance, Govt. of India as stipulated in Clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines. That being so, the contention of CCTL that the WPI is exclusive of the hike in petrol and diesel prices is not clear. The CCTL is requested to furnish the Weightage of fuel cost in WPI, as agreed during the presentation.	<p>The current WPI is much higher than 4.5% per annum inflation than that being proposed to be considered by the Authority. At present inflation is on a sharp rising trend and is currently around 5.5%. It has been well over 5% for the past 4 months. It is expected that inflation will rise further in future and hence 4.5% inflation is not a realistic assumption as we have already reached 5.5%. In spite of inflation crossing 5.5%, we have considered only 5% as general inflation in the tariff proposal.</p> <p>Diesel price increase in the past has been much higher than general increase in inflation. Diesel price has increased from an average of Rs.25.46/ltr in 2004 to Rs 35/ltr currently, an increase of 37% over the last 2 years. Further, the weight of Mineral Oil in the WPI basket of commodities is 6.99% where as fuel cost as a % of total cost at CCTL (excluding royalty, lease rental, depreciation and technical service fee as these costs are not WPI driven) is above 18%. Hence fuel price is far more sensitive to CCTL cost structure than it is to the Wholesale Price Index and hence needs to be treated separately for the purpose of cost calculation and tariff application.</p>																																				
(iv).	Please furnish the actual percentage increase in the salary for the years 2001 to 2006 over the respective previous years.	<p>The actual % salary increase for the years 2001 to 2006 has been as under:</p> <table border="1"><thead><tr><th></th><th>Total Salary in Rs Lacs</th><th>Average no of employee</th><th>Average salary per employee (Rs Lacs)</th><th>% increase in salary</th></tr></thead><tbody><tr><td>2002</td><td>712</td><td>414</td><td>1.72</td><td>NA</td></tr><tr><td>2003</td><td>753</td><td>417</td><td>1.80</td><td>5%</td></tr><tr><td>2004</td><td>917</td><td>411</td><td>2.23</td><td>24%</td></tr><tr><td>2005</td><td>986</td><td>364</td><td>2.71</td><td>21%</td></tr><tr><td>2006</td><td>1281</td><td>417</td><td>3.07</td><td>14%</td></tr></tbody></table> <p>While we tried to restrict the increase in 2004 to inflation, we had labour unrest. Hence we had to resort to higher increase in wages. The average increase in wages in the recent past in India has been in excess of 14% and experts have projected even higher wage increase for 2007. Further, majority of CCTL employees are qualified manpower and we continuously face risk of attrition from growing industries like IT & BPO, which are thriving in and around Chennai. Hence in order to retain talent it is imperative that we offer the employees competitive salary and increments.</p>		Total Salary in Rs Lacs	Average no of employee	Average salary per employee (Rs Lacs)	% increase in salary	2002	712	414	1.72	NA	2003	753	417	1.80	5%	2004	917	411	2.23	24%	2005	986	364	2.71	21%	2006	1281	417	3.07	14%						
	Total Salary in Rs Lacs	Average no of employee	Average salary per employee (Rs Lacs)	% increase in salary																																		
2002	712	414	1.72	NA																																		
2003	753	417	1.80	5%																																		
2004	917	411	2.23	24%																																		
2005	986	364	2.71	21%																																		
2006	1281	417	3.07	14%																																		
(v).	The CCTL has facilitated fumigation of tobacco containers	The obligation of CCTL under the Licence Agreement is to make efforts to maximise the cargo handled so as to achieve																																				

	<p>for which the CCTL levies a charge of Rs.2000/- per container as stated by it in its proposal. This rate does not appear to have been approved by this Authority. Hence, the CCTL is requested to forward a copy of the authorization, based on which the rate of Rs. 2000/- per container is levied by CCTL.</p>	<p>optimal utilisation of the Project Facilities and Services. Towards ensuring this objective the service of fumigation is provided to the trade.</p> <p>Based on the requirement of fumigation by the Importers, the tobacco exporters carry out fumigation of the cargo within CCTL. Since the container is already available at the terminal, it facilitates prompt connection of tobacco export containers once the fumigation process is completed at the terminal itself. If this process were to be carried out at an off dock CFS, it would involve double trucking, one from the shipper's warehouse to the CFS and the other from the CFS to the terminal, resulting in additional cost to the exporter. Further at the CFS, there would be a lift-on and lift-off once for the fumigation and once for the de-gassing. The exporter saves on all these costs by sending the container directly to CCTL. The charge of Rs 2000 is agreed with the trade and they are availing of this service as it is provided at an extremely competitive cost to them. Since this is not a service specified under the Licence Agreement the Authority is not required to notify tariff in this regard.</p>
(vi)	<p>The CCTL has started providing "Bonded Trucking" Facility and has proposed rates for the same. In this regard, the CCTL is requested to confirm as to whether the provisions of "Bonded Trucking" facility is as per the provision of the Licence Agreement entered by it with Chennai Port Trust.</p>	<p>CCTL operates the CFS as part of the concession agreement with Chennai Port Trust. Acting as custodian of the Cargo within the CFS, CCTL facilitates movement of the cargo on specific requests of the shipping lines and consol agents to various ICQ destinations. As custodian, CCTL is allowed as per Customs Rules to provide this service under its Customs Bond. However this service is not specified in the License agreement and hence the Authority may not notify tariff for this service. CCTL will charge for this service based on the terms that it may from time to time agree with its customers.</p>
	<p>The CCTL has also made the following points:</p> <p>(i). The working of efficiency gains which had not been considered in its tariff application, 50% of these efficiency gains amounts to Rs 128 per teu. On consideration on this efficiency gain, the proposed increase in tariff would revise upwards from 11% to 16%. Hence the Authority should consider the efficiency gains while finalizing the tariff proposal.</p> <p>(ii). Over the last 3 years the per TEU revenue realisation at CCTL has dropped from Rs 2,902 in 2004 to Rs 2,596 in 2006, a drop of 11% in 2 years. This is a direct benefit that has accrued to the trade and its average per TEU cost has reduced.</p> <p>(iii). Due to efficient operations at CCTL, trade has benefited immensely. In monetary terms these benefit quantifies to approximately USD 16.4 Mn. As against that the impact of tariff revision is only USD 2.9 Mn during the next tariff period. This is a small percentage of the benefits that has already been accruing to the trade and hence should be allowed without any reduction.</p>	

9.1. A copy of the CCTL letter dated 8 December 2006 was forwarded to CHPT for its comments vide our letter dated 27 December 2006. CHPT vide its letter dated 3 February 2007 has responded.

9.2. (a). The CHPT vide its letter dated 9 January 2007 conveyed that it had issued the Letter of Intent (LOI) for the second container terminal to the successful bidder during October 2006, whereas in the CHPT's letter dated 3 February 2007 it was stated that LOI was issued by the port in December 2006. To a query to confirm the actual date of LOI, the CHPT vide its letter dated 21 February 2007 confirmed that the LOI for development of second container terminal was issued on 5 November 2006. The CHPT anticipates that the agreement may be signed in the first week of March 2007.

- (b). The CHPT was further requested to specify the probable date by which the second container terminal would commence its operations. The CHPT has replied that the licence period shall commence from the date of signing of Agreement (1st week of March 2007) and the licensee shall complete the construction within 18 months from March 2007. This implies that the construction may be completed by the licensee by August 2008 for commencement of operations. However, it is to be noted that the construction period may be extended by CHPT by six more months, as communicated by CHPT. This further means that the second container terminal operator may commence operations by February 2009 also.

10. A joint hearing on the case in reference was held on 05 January 2007 at the premises of Chennai Port Trust. The CCTL, CHPT and the users made their submissions.

11. The CCTL vide its letter dated 12 January 2007 has furnished clarifications to the points raised by us at the joint hearing. The points raised and the clarifications furnished by the CCTL are tabulated below:

Sr. No.	Points raised by us	Clarification furnished by CCTL.															
(i).	The provisions of the concession agreement under which the fumigation services are rendered.	<p>(i). As per Clause 3.08A of the concession agreement, the obligation of the licensee is as under indicated as follows: "The Licensee's obligations under this Article 3.08 shall include but <u>shall not be limited</u> to the following..." Based on this clause it is clear that obligations of CCT in the concession agreement is only an indicative list and does not restrict provision of any additional service requested for by the trade.</p> <p>(ii). As per Clause 3.8A (i) 2 (b) the licensee shall make efforts to maximize cargo handled so as to achieve optimal utilization of the Project Facilities and Services provided that this provision shall not be construed as obliging the Licensee to adopt tariff discounting or rebating practices other than in the interest of optimizing Licensee's sustainable profitability in accordance with sound business practices; The activity of fumigation is undertaken with an objective to attract and retain the tobacco containers at CCT and maximize the cargo handled to achieve optimum utilization of its facilities.</p>															
(ii).	Why does CCTL believe that charges for fumigation services do not require approval of this Authority?	<p>We had detailed the activity undertaken by CCT for facilitation of fumigation services vide our letter dated 27 October 2006. The rate of Rs. 2,000/- for 40' container charged by CCT was based on existing tariffs and was calculated as under:</p> <table border="1"> <tr> <td>(a).</td><td>Grounding of container for fumigation and restacking</td><td>Rs. 965.25</td></tr> <tr> <td>(b).</td><td>Grounding the container for de-gassing & restacking</td><td>Rs. 965.25</td></tr> <tr> <td>(c).</td><td>Documentation charges</td><td>Rs. 50.00</td></tr> <tr> <td>(d).</td><td>Seal cutting / fixing where applicable</td><td>Rs. 19.00</td></tr> <tr> <td></td><td>Total Charges</td><td>Rs. 2000</td></tr> </table> <p>Since the charges levied by CCT were as per TAMP approved tariffs, there was no need for specific tariff item for these activities. Since the seal fixing / cutting activity is difficult to monitor and charge as specified tariff we have asked for a consolidated rate to avoid any ambiguity in implementation.</p>	(a).	Grounding of container for fumigation and restacking	Rs. 965.25	(b).	Grounding the container for de-gassing & restacking	Rs. 965.25	(c).	Documentation charges	Rs. 50.00	(d).	Seal cutting / fixing where applicable	Rs. 19.00		Total Charges	Rs. 2000
(a).	Grounding of container for fumigation and restacking	Rs. 965.25															
(b).	Grounding the container for de-gassing & restacking	Rs. 965.25															
(c).	Documentation charges	Rs. 50.00															
(d).	Seal cutting / fixing where applicable	Rs. 19.00															
	Total Charges	Rs. 2000															
(iii).	Whether royalty is payable to Port on these charges?	Royalty due to the CHPT is paid toward fumigation charges in accordance with Clause 5.02 of the Concession Agreement.															

(iv).	Under what provisions of the concession agreement the ICD bonded trucking services are rendered?	(i). Bonded trucking is a service of transporting cargo from one bonded area (port) to another bonded area (outside the port such as CFS's / ICD's) prior customs clearance is undertaken at the CFS or ICD. This service is regularly undertaken by private and public sector companies such as CONCOR, CWC and other Private CFS / ICD operators. Similarly CCT is company registered under the Indian Companies Act, 1956 and scope of activities is through its object clause in Memorandum of Articles of Association. The main objective of the company is not limited to the provisions of services under the concession agreement only. Accordingly, with the provisions in the MOA and AOA and necessary approvals of Chennai Customs CCT provides this service to its customers. Having said above, we would also clarify that there are no specific restrictions in the concession agreement with CHPT that prohibits the company from undertaking these activities towards improving its own primary business under the concession agreement.
(v).	Why does CCT believe that charges for ICD bonded trucking service does not require TAMP approval?	(i). It is our understanding that TAMP is an authority constituted under the provisions of the Major Port Trust Act, 1963 to set Tariff for services undertaken by the major ports or any other person authorized under Section 42 subsection (1) of the MPT Act, 1963. In this instance, we believe that the bonded trucking service offered to our customer to a facility outside the port area is not within the application of the Major Port Trust Act and accordingly outside the realms of Tariff Regulation by the respected Authority.

12. Subsequently, the CCTL vide its letter dated 19 February 2007 furnished its un-audited accounts for the year 2006 and details along with the supporting documents with regard to the additions to the fixed assets made during the year 2006 and documents for the status of the investments proposed for the year 2007. In addition, it made the following submissions:

- (a). The CCTL, while reiterating its stand on the efficiency gains conveyed in its letter dated 27 October 2007 for electricity cost, has stated that 50% of efficiency gains achieved in the previous tariff cycle needs to be considered for arriving at the cost for the next tariff cycle as per the example given in the revised tariff guidelines and 50% of efficiency gains likely in forthcoming tariff period should not form part of computation.
- (b). The operator has stated that it has managed to achieve higher capacity utilisation during the last cycle only through efficient utilisation of existing resources and process innovation. Hence, unit cost reduction was not only a function of fixed and variable cost structure but also achieved by CCTL through the resultant efficiency gains. Hence, the cost reduction was possible only on account of efficiency of CCTL.
- (c). The CCTL has reiterated its earlier stand not to notify the bonded trucking charges.

13. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

14. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). Following the (then) prevailing two year validity period, the tariff at CCTL revised in May 2004 fell due for review in May 2006. The CCTL filed a proposal dated 18 April 2006 before this Authority for general revision of its Scale of Rates. Apart

from the general increase of 18% in rates proposed, the CCTL has also proposed conditionalities relating to rationalization of some of operational procedures and introduction of tariff for some new services. On the grounds of the reported commissioning of the second container terminal at CHPT and updation of the cost estimates, the CCTL filed a revised proposal dated 31 October 2006 updating the cost statements based on the actuals upto August 2006. The CCTL has scaled down the proposed increase of rates from 18% to 11% over the existing tariff. The reduction in the proposed increase in rates, *prima facie*, appears to be due to the upward revision of estimated container traffic for the years 2006 to 2009. Subsequently, the CCTL has furnished unaudited statement of accounts for the entire year 2006. The revised proposal dated 31 October 2006 along with actuals for 2006 has been considered in the analysis for review of the existing tariff of the operator.

- (ii). The CHPT has again raised an issue about circulation of cost details of the tariff proposal of CCTL. This issue had been adequately dealt with by this Authority in the Order dated 4 May 2004 relating to the general revision proposal of the CCTL. The CHPT has made a demand for circulation of cost details of the instant proposal. It is clarified that the complete proposal as received from the CCTL was circulated to the relevant users and the CHPT.
- (iii). Generally, the annual escalation of the cost estimates is considered in terms of Clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines which requires that the expenditure projections of the major ports and terminal operator should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Wholesale Price Index for all commodities as announced by the Government of India. Based on the average inflation rate for the financial year 2005-06 annual escalation factor of 4.5% is considered for the expenditure projections in the cost statements of the tariff cases to be decided during the year 2006-07. Since CCTL has adopted different percentages as escalation factor in the estimation of operating cost, the above position was brought to the notice of CCTL again. CCTL has maintained that application of uniform price increase for all cost items will be incorrect and consideration of the published WPI for the financial year 2005-06 for deciding the tariff cases in 2006-07 is not appropriate. It has to be recognised that WPI for all commodities is a weighted average index which captures the price movement in different groups.

The reviewed Scale of Rates of CCTL may come into effect for implementation by CCTL probably in the month of April 2007. Considering the prevailing increasing trend of inflation, it may be necessary to update the annual escalation factor with reference to the current 52 week average inflation which is reported to be marginally higher than 5%. In view of this position, annual escalation of 5% is considered for estimation of expenditure projection, wherever required.

- (iv). The last review of the Scale of Rates of CCTL in May 2004 was made relying on the estimated cost position for the years 2004 and 2005. As mandated by clause 2.13 of the revised tariff guidelines, this Authority is required to review the actual physical and financial performance of the major port/private operator therein at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing prevailing tariff.

The two years validity of the Scale of Rates of CCTL prescribed vide this Authority's Order dated 4 May 2004 had expired and this Authority vide Order dated 11 May 2006 extended the validity of the Scale of Rates for a period of six months beyond 4 June 2006. This means the CCTL has continued to operate the facilities during the year 2006 also at the tariff level approved in May 2004. Therefore, the actual performance of CCTL during the year 2006 furnished by the Operator is also taken into account along with the comparative position of actuals vis-à-vis estimates furnished by CCTL for the years 2004 and 2005 for the purpose of analysis of past performance of CCTL.

(v). The performance of CCTL during the years 2004 to 2006 is discussed below:

(a). This Authority in its Order dated 4 May 2004 allowed 100% increase in container storage charges, 25% increase in storage charges on hazardous containers and 10% increase in transhipment handling charges. The revised rates came into effect on 5 June 2004. Since the impact of the upward revision of tariff is reflected by the actual income, the estimated income with reference to the increase allowed in May 2004 needs to be updated to make a correct comparison between the actuals and the estimates. Accordingly, the estimated operating income in respect of these tariff items is updated applying the increase allowed for seven months in the year 2004 and for the entire period for the year 2005.

(b). CCTL has handled 5,89,889 TEUs and 7,00,107 TEUs during the years 2004 and 2005 respectively. If the aggregate of the estimated volume and actual volume is compared, the volume handled by CCTL is about 12% more than that estimated while reviewing its tariff in May 2004. The CCTL has conveyed actual traffic of 829207 TEUs for the year 2006.

(c). The actual operating income as per the annual accounts for the years 2004 & 2005 and the actual operating income for the year 2006 as reported by CCTL are considered.

(d). (i). The actual operating and direct labour cost and maintenance labour cost for the year 2006 are found to be around 26% and 38% more than the actual labour cost for the year 2005. The operating labour strength of 241 employees in the year 2005 has increased to 275 employees in 2006. Likewise, the maintenance labour strength of 103 employees in 2005 has increased to 115 employees in 2006. The increase in staff strength may be necessitated due to increase in volumes and induction of new equipment.

(ii). Wage cost for the year 2007 has been estimated by considering an increase of around 24% over the 2006 in case of operating labour and 17% increase in case of maintenance labour. While CCTL has considered additional operating labour for the year 2007, the strength of maintenance labour has been maintained at 2006 level. The additional operating labour considered by CCTL is accepted for the same reason given in the previous paragraph.

The CCTL has argued that higher increase in wage cost has been factored in anticipation of wage settlement in the year 2007. However, the quantum of increase is not known now, without which this Authority is not in a position to accept the estimates for the year 2007. The estimated operating & direct labour and maintenance labour cost for the years 2007 to 2009 are moderated applying an escalation factor of 5% per annum over the respective previous years taking the actuals for the year 2006 as base and reckoning with the cost of additional operating labour. It is noteworthy that no increase in the staff strength is reported for the years 2008 and 2009. If a position significantly different from the one considered in the estimates emerges, the CCTL can come up with its proposal for ahead-of-schedule review.

(e). (i). CCTL has reported an average electricity consumption of 7.96 units per TEU during the years 2004 and 2005 to operate QCs. Arguing that it has achieved an efficiency gain of 5.26 units per TEU during the years 2004 and

2005 over the reported 13.22 units of electricity consumption for the year 2003, 50% of 5.26 units per TEU has been added back to the actual per TEU electricity consumption of 7.38 units in 2005 for the purpose of estimates at 10.01 units per TEU for the years 2007 to 2009.

During the CCTL's tariff review exercise in May 2004, CCTL had communicated with detailed month-wise break-up vide its letter dated 6 February 2004 the actual electricity consumption of 7 units per TEU for operation of QCs in the year 2003, against 13.22 units for the year 2003 reported now. The basis for 65.15 lakh units of electricity consumption for the year 2003 considered now by CCTL to calculate 13.22 units per TEU was not made available. The actual 7 units per TEU for the year 2003 reported earlier by CCTL in February 2004 compares well with the 7.96 units average consumption for the years 2004 and 2005. There does not appear to be any efficiency related gain achieved during the year 2004 and 2005 in operating the QCs, in relation to the actual position of 2003, conveyed by CCTL. The estimated electricity cost for the year 2007 to 2009, is modified based on the quantum of 7.38 units per TEU for the year 2007 to 2009.

- (b). In the revised proposal submitted by CCTL, the operator has made a claim of Rs.128 per TEU to be allowed as a pass through towards 50% of the reported efficiency gain achieved in the year 2005 over the 2003.

A careful reading of Clause 2.4.1 of the revised tariff guidelines would show that the benchmark for efficiency will be the average of the past performance achieved in the immediately preceding tariff validity cycle. Secondly, cost reduction should have been achieved due to improvement in efficiency / productivity.

When the working furnished by CCTL for the claim of Rs.128 per TEU is juxtaposed to the stipulation prescribed in the relevant tariff guideline, it is seen that the actual cost for the year 2005 is only considered by CCTL and the actual cost for the year 2004 is not taken into account in the computation. Further, CCTL has made a comparison of actual expenditure for the year 2005 over the actuals of the year 2003. This approach does not satisfy the first stipulation made in the revised tariff guideline.

The expenses listed in the calculation include fixed costs also. The operator has reported actual container throughput of around 7 lakh TEUs in 2005 as against 4.93 lakh TEUs handled in the year 2003. When the volume handled increases, the fixed costs will get spread over a wider base thus reducing the per TEU cost. Cost reduction achieved due to improvement in efficiency and due to other factors need to be clearly segregated, which is not done in this case by the operator.

CCTL has reported an amount of Rs. 21.47 crores as actual equipment running cost for the year 2006. The estimation of different elements of equipment running cost like power and fuel consumption per TEU, unit cost of electricity and fuel are considered at 2006 level to examine the estimates of equipment running cost for the year 2007 to 2009. CCTL has considered an increase of around 10% in the unit cost of electricity for the year 2007 over the year 2006, on account of expected increase in the unit cost of electricity. As mentioned earlier, the permissible 5% annual escalation is considered to moderate the estimates. The estimates of fixed cost for the years 2007 to 2009 are also moderated applying an escalation factor of 5% per annum over the respective previous years taking the year 2006 as base.

(ii) In the estimates of fuel cost for the years 2007 to 2009, CCTL has considered an escalation factor of 6% per annum over the estimates of the respective previous years. The contention of CCTL that the wholesale price index is exclusive of the hike in petrol and diesel prices is not substantiated by the operator. That being so, no exceptional treatment for estimation of fuel cost different from the permissible annual escalation factor may be warranted. The estimated fuel cost for the years 2007 to 2009 is moderated accordingly.

(iii) Repairs and maintenance cost has been estimated by adopting different values as a percentage of gross block. CCTL has claimed that different types of equipments incur different costs of repairs & maintenance depending on the age of equipments and extent of usage. If that is so, then repairs & maintenance cost should depend on the age and extent of usage of each equipment. The workings furnished by CCTL show that CCTL has adopted a default percentage for equipments for a particular group of equipments which implies that in that group all the equipments warrant uniform rate of maintenance expenditure irrespective of their age and extent of usage of the respective equipment in the relevant group. Further, the linkage between the percentage adopted and the estimated quantum of repairs & maintenance cost has not been shown with empirical evidence.

The estimated repair and maintenance cost for the years 2007 to 2009 is moderated applying an escalation factor of 5% per annum over the respective previous years taking the year 2006 as base.

(iv) At the time of initial fixation of tariff at CCTL, this Authority had not admitted the revenue share payable by the CCTL to CHPT as a cost item for determination of tariff. This stand was reiterated by this Authority while disposing the review petition filed by the CCTL against the initial Order. Subsequently, in compliance of policy decision issued under section 111 of Major Port Trusts Act, 1963, by the Government, 27% of the gross income was considered as cost in the tariff review exercise of CCTL in May 2004.

Though the CCTL has considered 27% of revenue as cost for the purpose of proposed tariff, it has subsequently demanded full royalty as pass through on the ground that part of royalty not allowed as cost deprives it from earning the admissible return of 15% and the return earned below 15% should be construed as loss. The Government policy is quite clear in setting the ceiling level of pass through on this account, and, the condition

of incurring loss is only to permit pass through upto the ceiling level. The question of this Authority allowing pass through of revenue share in excess of the ceiling level prescribed by the Government policy does not arise at all.

- (g). The CCTL has estimated Rs.1043 lakhs, Rs.1042 lakhs and Rs.963 lakhs towards equipment hire charges for the years 2007 to 2009 respectively. It appears that CCTL has awarded the contract for taking the Inter Terminal Vehicle (ITV) on hire to various private parties and different rates per TEU have been firmed-up with the private parties. The average rate of Rs.89 per TEU considered for the year 2006 is relied upon. Apart from this variable cost of ITV hire charge, CCTL has estimated hire charges for forklifts and yard marshalling vehicles, which are seen to be fixed hire cost payable on monthly basis.

The estimated per TEU equipment hire charges for the year 2007 escalated at 15% by CCTL is moderated applying an escalation factor of 5% per annum over the actual hire charges for the year 2006. The estimates for the subsequent two years are moderated applying an escalation factor of 5% per annum over the respective previous year taking the moderated estimate for the year 2007 as base.

- (h). The CCTL has to pay to the CHPT lease rental for the lands allotted to it. There is some dispute between the CCTL and CHPT over the payments relating to the leased land. When asked to furnish the present status of the case, CCTL has intimated that CHPT has filed an application with the Hon'ble High Court of Madras for setting aside an arbitration award in this regard. The operator has also confirmed that no interim order has been passed by the Hon'ble High Court in this regard. The CCTL has furnished an estimate of Rs.881.59 lakhs each for the year 2006 to 2009 towards payment of lease rental to the CHPT. CHPT has confirmed the receipt of this amount during the year 2006 against its claim of Rs.1447.84 lakhs. The estimates of lease rental as furnished by the CCTL are considered in this analysis. The CCTL has requested that in the event of an unfavorable Order then it should be allowed to factor the additional lease rental payable based on the verdict in future tariff, which does not appear to be unreasonable.

- (i). From the documentary evidence furnished by CCTL in support of insurance cost for the year 2006, it appears that element of foreign exchange is involved in payment of insurance cost. The estimated insurance cost for the years 2007 to 2009 applying an uniform exchange rate of Rs. 43.50 per US Dollar is moderated by considering the prevailing exchange rate of Rs. 44.18 per US Dollar. Incidentally, the estimated insurance cost includes CFS Bonded Trucking transit insurance which is also considered. The estimates of CCTL at around Rs.230 lakhs, Rs.233 lakhs and Rs.242 lakhs, subject to moderation on account of prevailing exchange rate, as compared to the actual of Rs.203 lakhs in 2006 is accepted considering the additions proposed by CCTL to the gross block of assets during 2007 to 2009.

- (j). The estimates of other expenses include some cost elements as detailed below:

- (a). The CCTL has outsourced the lashing/unlashing service, as seen from the copy of the contract entered by CCTL with a private party in August 2006. Applying the rates firmed up in the contract, the actual for 2006 could not be confirmed since the actual for the year 2006 may include services like gate survey and wharf survey other than lashing/unlashing services. The operator has not

CCTL has reported a uniform staff strength of 45 for the years 2007 to 2009 over the actual staff strength of 43 for the year 2006. The estimated overhead of Rs.355 lakhs for the year 2007 is seen to be on account of additional wages payable to the additional staff and around 17% escalation considered by CCTL over the actual for the year 2006. While the additional expenditure on account of additional strength is allowed, the estimate for the year 2007 is moderated applying an escalation factor of 5% over the actual of 2006. The estimated overheads for the year 2008 and 2009, are moderated applying an escalation factor of 5% per annum over the respective previous years.

- (m). The estimates of general overhead for the years 2007 to 2009 are moderated applying an escalation factor of 5% per annum over the respective previous years taking the actual expenditure for the year 2006 as base.
- (n). The preliminary expenses are found to be completely written off by CCTL as of the year 2006. At the time of the initial fixation of tariff, this Authority decided to spread the preliminary expenses over the entire project period for reasons explained in the relevant Order. A review petition filed by CCTL in this regard was rejected by this Authority. This issue has already been analyzed in detail in the earlier Orders and no extraordinary circumstance is found to emerge now warranting any deviation from the approach adopted earlier. An amount of Rs.38.28 lakhs per annum as considered at the time of review of tariff in May 2004 is now considered for the years 2006 to 2009.
- (o). Finance & Miscellaneous income includes discounted terminal value receivable as per the concession agreement. CCTL has considered Rs. 1 lakh for the year 2004 and Rs. 2 lakh each for the year 2005 to 2008 and Rs. 3 lakhs for the year 2009. Despite a request made to CCTL, working for the terminal value considered in the cost statement was not made available. CCTL has stated that adjustment for terminal value should be done only when assets which will have life at the end of the license period and depreciation on such asset is allowed for tariff computation. This issue has adequately been dealt in the earlier orders of this Authority and there is no reason for deviating from the earlier approach. Recognising that the payment would be due for 30 years, the annualised present value for the years 2007 to 2009 is arrived at by applying a discount factor of 12.25%. The discounting rate of 12.25% to arrive at the net present value for the years 2007 to 2009 is selected bearing in mind the prevailing PLR rate.
- (p). The loss on repayment of foreign currency loan and loss on sale of assets reported by the CCTL for the years 2004 and 2005 duly reflected in the annual accounts are considered.
- (q). In case of private terminal operators, the return allowed prior to the year 2005-06 was based on the equity component of capital employed. Hence, the interest on debt component was allowed as a pass through while fixing tariff. This approach was adopted in the case of CCTL also while reviewing its tariff in May 2004. In line with this approach, the interest component is considered as cost and while considering so, the interest component reported in the cost statement for the year 2005 is modified to reflect the position obtained in the annual accounts for the year 2005.
- (r). (i). With reference to the debt component of capital employed, the position reported in the cost statement for the year 2004 and 2005 is considered as it agrees with the annual accounts of the respective years.

(ii) The OCTL has reported shareholders fund to the tune of Rs. 155.58 Crores for the year 2004 and 171.34 Crores for the year 2005 in the cost statement. A comparison of this reported position with the annual accounts reveals that CCTL has made adjustments on the quantum of shareholders fund shown in the annual accounts to include provision towards deferred tax, difference in the royalty quoted by CCTL and the second highest bidder and some rental difference arising out of the figures shown in the annual accounts and the figures shown in the cost statement. Since shareholders fund is considered as equity and reserves and surplus, the position reported in the annual accounts for the years 2004 and 2005 is considered for the purpose of showing return on shareholders fund for these two years.

(a) The position relating to the audit conducted on behalf of CHPT, of investments made by CCTL for the period November 2001 to November 2003 in its facilities is not fully useful, for the purpose of past analysis relating to the year 2004 and 2005. The investments made by CCTL subsequent to November 2003 is yet to be verified by the CHPT. The position as reported in the annual accounts for the year 2004 and 2005 is, therefore, relied upon.

The CHPT has endorsed the proposed investments of CCTL for the years 2006 to 2009 and it has been committed by CHPT that the said proposed investments are in line with License Agreement. The investment in assets to the extent of around Rs.192 crores during the years 2006 to 2009 proposed by CCTL is discussed below:

(i) Out of Rs.15.95 crores investment envisaged during the year 2006, around Rs.12 crores relate to refurbishment of two yards and backup area. The remaining investment relate to furniture & fixtures (Rs.1.26 crores), IT related facilities (Rs.1.20 crores), plant & machinery (Rs.0.63 crore) and miscellaneous civil works to the tune of around Rs.1 crore. All documents in proof of the investment made in the year 2006, is not presented for scrutiny. Since CHPT has endorsed the investments, this Authority is not required to consider the investments at CCTL in the year 2006 as indicated by the operator.

The CCTL has subsequently reported that an amount of around Rs.174 lakhs may be capitalized in the year 2006 and may spill over to 2007. In view of the revised position, necessary adjustments in the capital employed originally estimated for the year 2006 and 2007 are made. Consequently, the estimate of depreciation is also modified suitably.

(ii) The proposed investment of around Rs.61.39 crores in the year 2007 includes purchase of quay cranes at a cost of Rs.30.72 crores, refurbishment of yards, CFS and rectification of wharf to the tune of Rs.14.88 crores and investment in IT related facilities to the tune of Rs.12.72 crores. The CCTL has also proposed to invest Rs.255 lakhs towards procurement of container handling equipments like forklift, trailer, reach stacker, etc. and Rs.49 lakhs in furniture & fixtures.

The quay crane is proposed to be procured in the scenario of growing trend in the traffic at OCTL. To a query in this regard, CCTL has sought to clarify that due to the poor productivity of the crane taken over from CHPT, it has considered the procurement

of additional quay crane in the year 2007 with confirmation that the additional quay crane will add to its capacity. It is noteworthy that this additional quay crane has been considered in the capacity calculation of the terminal for the year 2007 by the operator taking its usage for a period of 2 ½ months. Bearing in mind the plea of the CCTL that it will not be in a position to meet the desired level of productivity it aims to achieve if this investment in quay crane is not allowed, the proposed investment in quay crane is considered. Reportedly, the operator has already initiated action towards procurement of the said quay crane.

CCTL considers that refurbishment of yard is essential to increase the yard capacity from 3 stack high to 4 stack high. Hence, the proposed investment of Rs.14.50 crores, which also includes rectification of wharf and other miscellaneous civil works, is considered for the purpose of this analysis.

The proposed investment of Rs.12.72 crores in IT related facilities is seen to be towards upgrading the existing old IT related facilities. The proposed investment of Rs.296 lakhs in plant & machinery and Rs.49 lakhs in furniture & fixtures are also taken into account.

- (iii). The proposed investment of Rs.99 lakhs in the year 2008 towards computer and furniture & fixtures, being replacement of the existing assets, is reckoned with.
- (iv). The LA provision 3.08 (A) (v) stipulates replacement of existing RTGCs not later than 20 years. The CCTL has taken over four RTGCs of 1989 make from CHPT. The said RTGCs are due for replacement in the year 2009. Therefore, the proposed investment of Rs.23.33 crores towards replacement of existing 4 RTGCs in the year 2009 is in accordance with the LA provision and hence considered.
- (v). CCTL has confirmed that it has considered only completed and commissioned assets in the capital employed.
- (vi). Despite a query to CCTL to furnish the basis for the proposed deletions in the gross block of assets in the year 2006, 2007 and 2009, the operator has merely stated that the deletion has been considered when the asset is proposed to be replaced or has been fully depreciated. Subject to verification of actuals at the time of the next review, it is assumed that the deletion on account of replacement of the existing assets is at the written down value of the respective assets for the purpose of this analysis.
- (i). As stipulated in Clause 2.7.1. of the revised tariff guidelines depreciation will be allowed, in the case of private terminals on the straight line method with life norms adopted as per the Companies Act, 1956 or based on the life norms prescribed in the concession agreement whichever is higher. CCTL has categorically stated that depreciation has been worked-out on the basis of Clause 2.7.1. of the revised tariff guidelines.
- (i). Capital spares include both of items taken over from CHPT and new items purchased by the operator. CCTL has depreciated the new assets as per the rates prescribed in the Companies Act and the old assets taken over from CHPT have been depreciated on the remaining useful life of the assets. With the given rate of depreciation shown in the calculation by CCTL, this position could

not be verified. With respect to other assets taken over from CHPT, depreciation has been calculated based on remaining useful life of the assets. This position as reported by CCTL is relied upon.

(ii) The business operating system and information technology hardware have been depreciated at 20% and 33.33% respectively, reportedly based on the Companies Act, 1956 provision. These reported rates are seen not to have been explicitly prescribed in Companies Act, 1956.

Likewise, in respect of tractor / trailer, fuel bowser / fork lift and workshop tools depreciation adopted by CCTL are seen not to have been prescribed in the Companies Act, 1956. A comparison of the list of items taken over by CCTL from CHPT as per the licence agreement does not mention these asset items except tractors / trailer. It has to be recognized that the Companies Act does not prescribe a specific depreciation rate for each and every asset employed by a company. It allows some freedom to the management to decide the rate of depreciation in such cases within the broad guidelines prescribed. That being so, the estimates of depreciation in respect of the business operating system and information technology hardware and other equipments like tractor trailer, fork lift, etc., furnished by the CCTL are taken into account without any modification.

(iv) CCTL has considered 12 days of annual revenue as sundry debtors for the purpose of working capital. Clause 2.9.9. of the revised tariff guidelines prescribes a ceiling of two months estate income and railway terminal charges as sundry debtor balances. Since CCTL does not recover estate income/railway terminal charges, amount of sundry debtors is considered as Nil.

(v) On the ground that the operator pays royalty and lease rental charges in advance to CHPT in line with the LA, the operator has considered prepayments as an item of current assets for all the years under consideration. It is argued that such payments are valid business payments arising out of the obligation under the LA. The prepayments considered by CCTL are not taken into account for the purpose of assessment of working capital, since the prepayment is not an item prescribed for consideration as working capital in the guidelines.

(vi) The revised tariff guideline has prescribed a limit of six months' average consumption of stores excluding fuels in the case of items of inventory. Stating that the estimates are within the prescribed norms, CCTL has projected Rs.515 lakhs, Rs.573 lakhs, Rs.580 lakhs and Rs.611 lakhs for the years 2006 to 2009 respectively. The estimated inventory allowable as per norms could not be verified in the absence of estimated annual consumption of inventory. The position reported by CCTL is relied upon.

(vii) CCTL has considered cash balance at a very nominal level and much below the limit of one month's cash expenses prescribed in the revised tariff guidelines. The cash balance is allowed upto the limit prescribed in the revised tariff guideline.

(viii) The current liabilities as estimated by the CCTL are considered without any change for all the years under consideration.

- (z). (i). The capacity of the terminal considered at the time of last review of tariff at CCTL was 7 lakh TEUs per annum and the return on equity was allowed adjusted to capacity utilisation of 79% and 87% for the years 2004 and 2005, respectively. CCTL in its current tariff proposal has conveyed the capacity of the terminal, supported by workings, at the level of 633600 TEUs and 700598 TEUs for the years 2004 & 2005, respectively. Considering the actual container traffic for the years 2004 and 2005, and taking into account the revised capacity conveyed by CCTL, the capacity utilisation works out to 94.69% and 99.93%, respectively.

Contending that maximum permissible return of 20% should be allowed for capacity utilisation of 60% and above, CCTL has claimed maximum return on equity for these two years. The stipulation of allowing maximum permissible return for capacity utilisation of 60% and above contained in the revised tariff guidelines which came into effect from 31 March 2005, cannot have retrospective application. It is to be further noted that approach adopted by this Authority for allowing maximum return on equity during the last review of tariff needs to be kept in view for analysis of the past performance. Thus, return on equity at 20% adjusted to the revised capacity utilisation is considered.

- i). The capacity of the terminal is assessed by CCTL at 862978 TEUs for 2006, 914033 TEUs for 2007, 941720 TEUs each for 2008 and 2009. The CHPT has, however, conveyed the capacity of the CCTL at 10 lakh TEUs per annum as reportedly assessed by the Indian Ports' Association. If the addition of one crane is also taken into account, the effect of the additional crane will be about 1 lakh TEUs, as stated by CHPT.

The CCTL has proposed addition of one quay crane during the last quarter of the year 2007. Taking into consideration this additional quay crane, the capacity of CCTL will be 10 lakh TEUs each for 2006 and 2007 and 11 lakh TEUs each for 2008 & 2009, according to CHPT.

Notwithstanding the existing quay cranes or any addition of quay cranes, the effective capacity at CCTL is dependent on the yard capacity, which is a limiting factor as seen from the workings furnished by CCTL. It would have been useful to further examine the position reported by CCTL, had CHPT furnished detailed computation of capacity of the terminal. CHPT has not furnished computation of assessment of CCTL capacity, though we asked for it. In this backdrop, the capacity of the terminal as estimated by CCTL, is taken into consideration for the purpose of allowing return on capital employed.

- (iii). Taking into account the actual traffic of 829307 TEUs and considering the capacity of the terminal at 862978 TEUs, the capacity utilisation works out to 96.10%. The cut off point for maximum permissible return is 60%. Since the actual capacity utilisation for the volume projected is seen to be more than 60% for the year 2006, maximum permissible return of 15% is allowed on the moderated capital employed.

- (w). The analysis shows that CCTL has earned a total additional net surplus of Rs. 36.13 Crores after ROE for the years 2004 and 2005. A comparison of the physical and financial performance of CCTL in the said two years

between the updated estimates and the actuals shows that the variation is within 20% as prescribed in Clause 2.13 of the revised tariff guidelines. Hence, no adjustment of the additional surplus earned by CCTL in the said two years is made. With reference to the performance of CCTL for the year 2006, the actual position shows that CCTL had earned a net surplus after ROCE of Rs.9.69 Crores.

The updated estimates for the years 2004 and 2005 show an aggregate net surplus after return of Rs.1166.74 lakhs for an aggregate throughput of 1159011 TEUs for the years 2004 and 2005. Out of the total net surplus after return of Rs.969.15 lakhs earned by CCTL during 2006, surplus at the level of previous years calculated on per TEU basis is allowed to be retained by CCTL. The balance of Rs.134.31 lakhs needs to be adjusted in future tariff. 50% of this additional surplus is set off equally in the next tariff cycle of three years.

- (vi). The CCTL has considered 12.5% container traffic growth for the year 2007 over the preceding year 2006. In that case, considering the actual traffic of 2006 at 829307 TEUs handled by CCTL, the traffic for 2007 works out to 932970 TEUs. However, keeping in view the designed capacity of 914032 TEUs for the year 2007, the traffic estimate of 914952 TEUs made by CCTL for the year 2007 is considered.

The traffic estimates for the years 2008 and 2009 are lower than the estimated traffic for the year 2007. The reduction for the years 2008 and 2009 is based on the impact of the reported commissioning of the 2nd container terminal at CHPT in the year 2008. The operator has repeatedly maintained that fixation of tariff without considering the anticipated volume decrease would be prejudicial to its tariff proposal. Since the 2nd container terminal operator has already been issued with Letter of Intent in November 2006, as confirmed by CHPT, there is a case to factor effect of the 2nd container terminal while estimating the traffic of CCTL. It is relevant here to mention that CHPT has also indirectly endorsed the position maintained by the operator and recommended acceptance of traffic projections made by CCTL.

CCTL maintains that the 2nd terminal would commence operations even from January 2008, though it has considered the effect of commencement of operations by the 2nd terminal from 1 July 2008 in its traffic estimation for the year 2008. Since the 2nd terminal operator has to complete the construction within 18 months from March 2007, as stated by the CHPT, it may be reasonable, to reckon with the impact of the commissioning of 2nd terminal from the last quarter of the year 2008 instead of July 2008 on the traffic estimate made by CCTL for the year 2008.

CCTL has estimated its container traffic for the year 2008 at 865,521 TEUs. On the basis of 12% market share of the second container terminal out of the total volume of 10,29,321 TEUs at CHPT, CCTL has estimated 1,20,000 TEUs to be handled by the second operator for a period of six months from July 2008. Since the second operator may commence operations in the last quarter of 2008, CCTL may handle 60,000 TEUs in addition to its estimated traffic of 865,521 TEUs. Thus, 9,25,521 TEUs are considered as the traffic at CCTL for 2008.

The estimated traffic of 7,49,346 TEUs for the year 2009 reported by CCTL is relied upon duly recognising the impact of the anticipated commencement of the 2nd container terminal. However, if any undue advantage is found to have accrued to the terminal operator due to wrong estimation, the additional surplus so earned will be adjusted fully.

- (vii). In computation of income arising out of dollar denominated tariff, the CCTL has adopted the exchange rate of Rs.43.50 per US\$ for the years 2007 to 2009 based on the advice it has received from some banks. The conversion of dollar

denominated tariff in Indian rupees for the purpose of estimation of operating income for review purpose depends on the prevailing exchange rate at the time of finalization of tariff case. The operator has argued that consideration of the prevailing exchange rate and ignoring the effect of foreign exchange fluctuation on projected income from dollar denominated tariff will be against the provision in the revised tariff guidelines. But then, CCTL has considered a uniform rate of Rs.43.50 per US\$ for all the three years under consideration. In the event of fluctuation in the foreign exchange rate, the rate of conversion may not remain constant for a period of 3 years. The income estimates of CCTL arising on account of dollar denominated tariff are updated based on the prevailing exchange rate of Rs.44.18 per US\$.

- (viii). The estimation of gross revenue made by CCTL is generally relied upon for this analysis except adjustment for foreign exchange rate for dollar denominated tariff and the additional income that may arise due to adjustment of traffic projection for the year 2008. The estimated operating expenditure, as furnished by CCTL, in respect of power and fuel, royalty, equipment hire and lashing / unlashings, is based on the CCTL estimated volume of container traffic. Therefore, the impact of handling additional TEUs in the year 2008 on the above mentioned expenditure items is considered in the cost statement.

The CCTL has estimated storage income of around Rs.149 lakhs, Rs.138 lakhs and Rs.120 lakhs for the years 2007 to 2009 respectively against the estimated storage income of Rs.373 lakhs during the year 2006 and actual storage income of Rs.772 lakhs during the year 2005. As can be seen here, there is a declining trend in the estimated storage income. The CCTL has mentioned that the average dwell time during the year 2005 has been 3.26 days and estimated a reduction in the average dwell time to 2.5 days in the year 2006 and it is further estimated, as per the capacity calculation, to 2.3 days each during the years 2007 to 2009. The anticipated reduction in this average dwell time is accepted as the CCTL is constrained by yard space and it is necessary for CCTL to evacuate import containers quickly. It is relevant here to mention that the CCTL has envisaged movement of import containers to off dock CFSs within 3 days of landing at containers. The storage income as estimated by CCTL for all the years under consideration are considered in this analysis.

The estimated income for the years 2007 to 2009 arising out of the proposed new services viz. charges for export containers arriving in the terminal after the gate cut off time, non declaration/mis-declaration of ODC, facilitating fumigation services and forklift charges for movement of lashing bins within the terminal and CFS Bonded Trucking services are considered without any change.

- (ix). Considering the estimated container traffic of 914952 TEUs and the estimated capacity of 914033 TEUs for the year 2007, the CCTL would marginally surpass the estimated capacity. Taking into account the modified traffic estimate of 925,521 TEUs for the year 2008 and 749,346 TEUs for the year 2009 and the estimated capacity of 941,720 TEUs each for the year 2008 and 2009, the capacity utilisation works out to around 98% and 80% respectively for the said two years. Since the estimated capacity utilisation is seen to be more than the cut-off limit of 60%, maximum permissible return of 15% is allowed on the moderated capital employed for the years 2007 to 2009.

- (x) Subject to the discussion above, the cost statement has been modified. The modified cost statement is attached as Annex-I. The result disclosed by cost statement at the existing level of tariff is summarized as shown in the table given herein under:

2005

Sr. No.	Particulars	Operating Income (Rs. in crores)				Net Surplus(+)/Deficit(-) (Rs. in crores)				Net Surplus(+)/Deficit(-) as a % of operating income		
		2007	2008	2009	Total	2007	2008	2009	Total	2007	2008	2009
1	CCTL as a whole	229.14	231.96	166.78	627.88	17.98	26.64	-233.95	-189.33	1.86%	1.60%	-12.53%

As can be seen from the above table, there is a *prima facie* case for increase in tariff over the existing level. However, the deficit shown by the cost statement for the year 2009 is purely on account of the anticipated diversion of traffic to the second terminal.

Even though it is certain that the licence for second container terminal has been awarded, the timing of commissioning of that terminal and the quantum of possible diversion of traffic can not be anticipated with any degree of certainty. What being so, this Authority finds it not reasonable to give advance effect to the anticipated and uncertain reduction in traffic in 2009 by allowing tariff increase for the years 2007 and 2008, which are otherwise reporting a surplus position. A clear position about the second terminal will emerge possibly by the latter part of 2008. Therefore, this Authority would like to maintain status quo in tariff levels for the years 2007 and 2008, and if necessary, to consider any tariff adjustment for the year 2009 at a later stage. It is noteworthy that this Authority had adopted the approach of allowing stepwise tariff increase within the tariff validity cycle of 3 years at some other private terminals also.

If the aggregate net surplus of Rs. 648.51 lakhs for the years 2007 and 2008 is adjusted with the estimated deficit of Rs. 2339.95 lakhs for the year 2009, the resultant net deficit will be 6% of the estimated operating income for the year 2009. Bearing in mind the fact that the permissible level of revenue share pass through considered in the estimate will increase with the increase in operating income due to upward revision of tariff, the increase in tariff warranted for the year 2009 will be about 11%, if the position presented by CCTL actualises.

In the result, this Authority decides that the existing tariff will be valid for the period till end of 2009, subject to the following:

(a) If there is any significant traffic diversion from the CCTL on account of commissioning of the second terminal, the Terminal Operator may, on or before 30th November 2008, apply to this Authority with relevant details for adjusting the tariff for the year 2009. This Authority will take the following factors into consideration and determine the quantum of revision in the tariff to be allowed:

(aa) The increase in tariff warranted for the year 2009, taking into consideration that all factors as provided in this proceedings are true, would be 11%. If this does not turn out to be true the estimate increase of 11% would have to be readjusted.

(ab) Ascertaining the developments relating to the commissioning of the second terminal and the container traffic position from the Chennai Port Trust (CHPT).

(ac) Audited actual results of CCTL for the period from January 2007 to September 2008, for adjusting the surplus or deficit, in the financial position for the year 2008 with reference to the admissible items of cost.

- (b). On the above basis, this Authority will review the tariff for the year 2009 and pass appropriate Order on or before 31 December 2008, to enable CCTL to levy the applicable revised tariff if any with effect from 1 January 2009.
- (c). If continuance of the existing tariff during the tariff cycle of 2007 to 2009 or the revised tariff, if any, for the year 2009 is found to have allowed the Operator to earn additional surplus due to any wrong estimation, such surplus will be adjusted fully in the next cycle.
- (xi). As admitted by CCTL, its tariff proposal is not based on itemwise cost for each tariff item. CCTL was requested to furnish cost elements considered in the proposed charges. CCTL has pleaded its inability to provide such information. Since the proposed tariff for individual services is not with reference to the cost of providing the respective services, the deficit making activity is cross subsidized by the surplus making activities, as acknowledged by the operator. The CCTL is advised to gear up its internal system so that it can draw up its proposal supported by cost details for individual activities at the time of next review of its tariff.
- (xii). (a). To our suggestion to indicate benchmark levels of productivity for inclusion in the Scale of Rates as conditionalities governing the respective tariff items, CCTL has proposed 22 moves, 23.50 moves and 25 moves per hour per crane for the years 2007, 2008 and 2009 respectively for the revised tariff arrangement at CCTL. Accordingly, these average productivity levels have been incorporated as a conditionality governing the tariff items for handling containers by quay crane.
- (b). The CSLA has raised a point regarding the improvement needed in crane productivity from the reported level of 25 moves per hour at CCTL. Even with the increased productivity level of 22 moves per hour estimated for the year 2007 from 18 Moves, the CCTL has shown 12% saving per TEU for the shipping lines. There may be further savings to the shipping lines when the estimated higher levels of crane productivity materialise in the year 2008 and 2009 at CCTL.
- (xiii). When the corner points in the container where the container is lifted with a spreader are damaged, a normal container spreader may not be used to handle such container. CCTL has clarified that in such circumstances, special gear has to be used and handled similar to an ODC. That being so, it may not be unreasonable to levy charges on such containers having damaged corner points (corner casting problems) at the rate applicable for an ODC. Therefore, the proposal of the CCTL to insert the sentence "including boxes having corner casting problem" in the existing definition of ODC is approved.
- (xiv). The CCTL has to earmark a specified stack area for stacking the import containers of accredited consignees. CCTL has proposed 3 days within which such containers should be moved out from the designated stack area failing which the operator envisages to shift the container to the normal import stack area at the cost of the importers. It is reasonable to prescribe a time limit within which such container should be cleared from the designated stack area. Considering the yard capacity, which is a limiting factor at CCTL the proposed time limit of 3 days is approved. Since the special arrangement is a procedure envisaged by the customs department, the proposed description of "Accredited Client Programme" is incorporated in the Scale of Rates of CCTL, as proposed.
- (xv). The proposed general note 2.6(ii) to prescribe rate of penal interest on delayed payments / refunds is modified to reflect the applicable penal rate of interest in terms of prevailing 12.25% PLR of SBI and Clause 2.18.2 of the revised tariff guidelines.

- (xvi). (a). The revised tariff guidelines state that the users will not be required to pay for delays beyond the reasonable level attributable to port. In view of this, it was suggested to incorporate a provision stating that storage charge shall not accrue for the period during which CCTL is not in a position to deliver / shift the containers when requested by the users. The CCTL has argued that the wording in the provision is ambiguous and may lead to frivolous claims. It is relevant here to mention that this Authority has already prescribed this conditionality in the Scale of Rates of private terminals and port trusts such as India Gateway Terminals Pvt Ltd., (IGTPL), Visakha Container Terminal Pvt Ltd., (VCTPL), New Mangalore Port Trust (NMPT), Chennai Port Trust (CHPT), Visakhapatnam Port Trust (VPT), Kolkata Port Trust (KOPT) and Gateway Terminal India Private Limited (GTIPL) which were decided after notification of the revised tariff guidelines and no such complaints of frivolous claim are received so far. The relevant provision is, therefore, incorporated in the Scale of Rates of CCTL.

- (b). Since the berth hire charges for vessels handled by CCTL are collected by the CHPT as per the terms of Licence Agreement, CCTL was advised to incorporate a conditionality to refund berth hire charges to the vessels for the period when the vessels idle at its terminal when operations cannot take place due to failure / break-down of the shore based facility. This also flows from the principle of not requiring users to pay for delays beyond the reasonable level attributable to port / operator. The CCTL has, however, sought to argue that there is no system of reward or penalty currently applicable on the services provided by the ports and the substantial saving accrued to the users due to faster turnaround of the vessels has not been passed on the CCTL and delays also should not warrant any penalty. It is, therefore, not agreeable to incorporate the provision.

This conditionality has already been prescribed in the Scale of Rates of the IGTPL, SWPL, VSPL, GTIPL and VCTPL and recently in the Scale of Rates of International Seaports (Haldia) Pvt Ltd., (ISHPL). Even in case of some of the ports which have come for revision after implementation of revised tariff guidelines like CHPT, VPT, NMPT, KOPT a condition is prescribed to the effect that berth hire charge shall not be levied for the period of idling of vessels for reasons attributable to port.

There is no reason why the provision prescribed in case of other terminals in this regard should not be made applicable to CCTL particularly when such provision is based on the principles set out in the tariff policy guidelines issued by the Government. A suitable conditionality requiring CCTL to allow rebate equivalent to berth hire accrued during the period of idling of vessels on account of reasons attributable to the terminal is included in the Scale of Rates of CCTL. The general principle stipulated in Clause 2.15 of the revised tariff guidelines that the users will not be required to pay charges beyond the reasonable level attributable to the CCTL is also to be incorporated in the Scale of Rates of CCTL. If CCTL proposes a suitable efficiency linked tariff model within built in penalty and reward scheme, such proposal will be taken for consideration.

- (xvii). Arguing that the various factors which govern the date of entry of a vessel into the port limit are not in the control of CCTL, and that the CCTL provides the services only when the vessel has actually berthed at the terminal, the operator has maintained that the date of entry of vessel into the terminal is more appropriate than the date of entry of vessel into the port limit for application of market buying rate for conversion of dollar denomination charges in case of import containers. Clause 2.19.2 of the revised tariff guidelines prescribes a specific formulation, which is followed without any difficulties at other private terminals in the country.

The proposed note 2.3 is suitably modified to reflect the position contained in the relevant revised tariff guideline.

- (xviii). (a). The proposed charges for handling containers include provision of lashing/ unlashings services. When asked to propose rebate based on cost of rendering lashing / unlashings services, when such services are not provided by CCTL, the operator has proposed a rebate of Rs.10 per container along with conditionality to grant rebate. Based on the actual lashing / unlashings and survey expenses relevant for the years 2004 to 2006 as communicated by CCTL the average works out to Rs.34 per TEU. Since the break up for lashing unlashings and survey expenses is not made available, Rs.30 per container is prescribed as rebate to be given by CCTL when it does not undertake lashing / unlashings services. Incidentally, a rebate of Rs.36 per container approved in the Scale of Rates of the GTIPL, Rs.26 per container approved in the Scale of Rates of NSICT and JNPT.

- (b). It appears that the arrangement of lashing / unlashings services at CCTL are not a container specific; but, vessel specific. The service is either provided for a vessel or not provided. CCTL has further stated that the users must have prior consent of CCTL for not availing the said service. This Authority does not have reservation to approve the above conditionalities, including the proposed conditionality that the grant of rebate is subject to the shipping lines agreeing to follow the prescribed safety regulations.

- (xix). (a). CCTL has proposed a new provision to levy storage charge for over dimensional containers based on the actual number of ground slots occupied.

There is mixed response from the users to the proposed storage charges for over dimensional containers. Though the CCTL will have more yard space with enblock movement of containers, as rightly pointed out by the CEPSAA and agreed by CCTL, the operator may need to be compensated for the extra ground slot occupied by an over dimensional container. There is some force in the argument of CCTL to levy storage charges based on the space occupied by an over dimensional container. Notably, a premium of 25% has been prescribed for storage charge leviable on ODC in the Scale of Rates of other private operators like VCTPL, GTIRL and PSA SICAL. But, the revised arrangement proposed by CCTL appears to be reasonable and is approved. In this context, it may be relevant to take note of the fact mentioned by CCTL about the shipping lines charging over dimensional consignment on the same method.

- (b). The existing 15 days free storage period prescribed for ICD containers is proposed to be reduced to 10 days on the ground of reduction in the average dwell time to below 4 days. While the users have welcomed the proposal, they have apprehensions regarding delivery of the containers within the (reduced) free period. As rightly brought out by CCTL, the ten days free dwell time is above the currently reported 4 days. By operation of the general conditionality introduced, the users will not be required to pay storage charges for the period during which the CCTL is not in a position to deliver the containers when requested by the users.

- (xx). Another tariff item proposed by CCTL is towards facilitating fumigation to tobacco containers. It appears that the CCTL has been levying an amount of Rs.2000 per 40' container to render the fumigation services. The rate of Rs.2000 is a derived rate from the existing relevant tariff items, as clarified by the operator. Now, a consolidated rate has been proposed.

The CHPT has categorically stated that the fumigation services rendered by CCTL are within the scope of License Agreement and the rate for the services is required to be fixed by this Authority. It is noteworthy that the CHPT was collecting charges for the fumigation services rendered by it to some general cargo earlier. Since the operator has been charging for the fumigation services rendered to the users and bearing in mind that no user has objected to the proposed tariff item, proposed tariff item is approved. Nevertheless, CCTL is advised to seek the authorisation of this Authority before levy of a new tariff at its terminal in future, by following the procedure prescribed in the revised tariff guidelines.

(xiii). For accepting an export container at the gate of the terminal after the cut-off time specified for a particular vessel, the CCTL has proposed to levy a new tariff. From the list of services described by CCTL to handle such containers, it is seen that such containers entail additional shifting within the terminal and, the charge prescribed for shifting within the terminal is proposed to be levied for handling such containers. No user has objected to this proposal. The respective tariff approved for shifting of respective category of container within the terminal may be made applicable for handling the export containers arriving in the terminal after the gate cut-off time.

(xiv). In the existing tariff arrangement, there is a provision to levy charges if a hazardous container is not declared so. This existing provision is proposed to be extended to cover a situation when an over dimensional container is not declared so. As rightly clarified by CCTL, when a container is declared as an ODC after arrival at the terminal, the operator has to organise the requisite handling equipments and arrange for sufficient storage space after physically signing the over dimensional container at the terminal. This may lead to delay in handling other containers. The proposed inclusion of the over dimension container in the existing tariff item will avoid delay in handling other containers and hence is approved.

(xv). The proposed rate of Rs. 100 per lashing bin to handle the bin which is used to store lashing material using CCTL's forklift truck is approved, as provision of this service involves cost to CCTL. If this cost is not captured by a separate tariff item, it would have resulted in revision of some other general rate.

(xvi). Initially, CCTL proposed two new tariff items for providing bonded trucking services. These two tariff items relate to the optional service of consolidation and dispatch of cargo of various consignees to Bangalore and to other destinations. Subsequently, the CCTL has requested this Authority not to notify the rates on the ground that the bonded trucking service offered by the operator to its customer is a facility outside the port area is not within the provisions of MPT Act. On the other hand, CHPT, the licensor, has taken a stand that the bonded trucking service will come under the scope of Section 42 of the MPT Act and stated that this Authority has powers to fix rates for such services and has conveyed port's entitlement for royalty on the revenue earned by CCTL for rendering the said service.

The CCTL is a special purpose company to perform functions under the license agreement with the CHPT which authorises it to perform the identified services specified under Section 42 of MPT Act. If the service is not under Section 42, it is not clear whether CCTL can provide such service. That being so, the service undertaken by CCTL is with authorisation of the licensor under Section 42 of the MPT Act. In that case, any tariff levied on this account requires approval of this Authority under Section 48 of the MPT Act. It is noteworthy that the users have option either to avail the said services from the CCTL or any other agency, as clarified by CHPT. Incidentally, the users have strongly suggested to incorporate

the bonded trucking charges in the Scale of Rates. The proposed rates for bonded trucking services are approved.

- (xxv). The CCTL has confirmed that the proposed concessional rates for coastal containers are in line with revised tariff guidelines.
- (xxvi). The CCTL has considered to reserve ground slot for 7 days in respect of export containers identified for weekly call of the vessels and 5 days in respect of export containers identified for bi-weekly calls of the vessels. A suitable conditionality in this regard is incorporated.
- (xxvii). The extended six months validity of the existing Scale of Rates of CCTL beyond 4 June 2006 has expired on 4 December 2006. The existing Scale of Rates is deemed to be valid beyond 4 December 2006 till the effective date of implementation of the revised scale of rates at CCTL.
- (xxviii). The revised tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of 3 years. Since the financial and traffic position considered for the purpose of this analysis is only till 31 December 2009, the validity of the revised Scale of Rates will also expire on 31 December 2009 subject to the provisions mentioned in sub para (x) above.

15.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the CCTL which is attached as Annex-II.

15.2. The revised Scale of Rates and conditionalities of the CCTL will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification in the Gazette of India and shall be in force till 31 December 2009 subject, however, to the stipulation prescribed under paragraph 14 (x) above. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

15.3. The validity of the existing Scale of Rates of the CCTL is deemed to have been extended beyond 4 December 2006 till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates.

15.4. The tariff of the CCTL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimates considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require CCTL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set-off the advantage as per the revised tariff guidelines accrued on account of such variations in the revised tariff.

In this regard the CCTL is required to furnish to this Authority through CHPT its annual accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If CCTL fails to provide such information within the stipulated time period, the CHPT may initiate appropriate action against CCTL. In the event, this Authority may proceed suo motu to review the tariff of CCTL. This apart, analysis of variation will also be made at the time of the next general review at the end of the usual tariff validity period and adjustment of additional surplus will be made in line with the revised tariff guidelines in the tariff to be fixed for the next cycle.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT III/IV/143/2007/Exty.]

Annex-I

Chennai Container Terminal Limited										
Consolidated Income & Cost statement for the private terminal										
(Rs. in Lakhs)										
Sr.No.	Particulars	Actuals			Projections as given by CCTL			Projections as moderated by us		
		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2007	2008	2009
	Traffic (in MTs / TEUs)	598,980	700,107	829,367	914,952	885,521	749,546	914,952	825,521	749,546
I	Total Operating Income									
	Container handling income	17,408.88	18,758.38	21,652.00	22,787.92	21,477.93	18,551.85	22,914.49	23,108.01	18,671.12
	Total	17,408.88	18,758.38	21,652.00	22,787.92	21,477.93	18,551.85	22,914.49	23,108.01	18,671.12
II	Operating Costs (excluding depreciation)									
	Operating & Direct Labour	564.84	540.98	684.00	850.42	927.32	1,012.68	733.87	770.58	809.08
	Maintenance Labour	211.85	276.39	381.00	447.57	508.73	580.57	400.05	420.05	441.08
	Equipment Running Costs	1,539.47	1,688.04	2,147.00	2,540.48	2,835.68	2,547.68	2,435.18	2,580.41	2,298.74
	Royalty / revenue share	4,700.40	5,084.22	5,848.04	6,147.34	5,788.04	5,008.89	6,186.89	5,239.43	5,041.20
	Equipment Hire	642.18	685.45	828.08	1,043.18	1,042.28	983.44	852.29	1,021.18	871.78
	Lease Rentals	881.58	881.58	881.58	881.58	881.58	881.58	881.58	881.58	881.58
	Insurance	150.48	153.09	203.00	230.09	233.40	242.90	233.88	240.08	245.97
	Other expenses	240.63	355.17	381.00	441.28	453.97	447.84	444.27	470.85	417.81
	Technical Service Fee	0.00	0.00	281.00	271.90	251.35	215.18	275.89	270.16	219.08
	Total	8,931.41	9,802.91	11,882.63	12,868.82	12,733.84	11,989.48	12,843.71	12,894.78	11,226.37
III	Depreciation	2,209.84	2,240.46	2,470.00	2,747.97	3,019.44	3,085.81	2,747.97	3,019.44	3,085.81
IV	Overheads									
	Management & Administration overheads	161.72	192.80	288.00	355.07	404.78	461.45	316.47	332.39	348.91
	General Overheads	518.25	711.20	683.00	777.41	818.56	882.03	727.65	784.03	802.23
	Preliminary expenses	38.28	38.28	38.28	0.00	0.00	0.00	38.28	38.28	38.28
	Total	718.25	942.28	1,009.28	1,132.48	1,223.34	1,343.48	1,082.40	1,154.70	1,189.42
V	Operating Surplus / (Deficit)									
	— (II) — (III) — (IV)	5,548.38	6,970.91	6,610.99	6,023.89	4,501.32	2,242.08	6,544.32	6,068.18	2,169.51
VI	Finance & Miscellaneous Income									
	Profit on sale of assets	20.47	1.78	41.77	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Discounted terminal value receivable as per the concession agreement	83.87	93.93	105.21	2.07	2.38	2.74	111.48	125.15	140.42
	Others	33.91	383.81	63.00	14.80	14.80	14.80	14.80	14.80	14.80
	Total	138.25	479.52	209.98	16.87	17.18	17.54	126.28	139.95	165.22
VII	Finance & Miscellaneous Expenses									
	Loss on repayment of foreign currency loans	0.00	54.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Loss on sale of assets	284.87	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	284.87	54.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	(146.62)	425.51	209.98	16.87	17.18	17.54	126.28	139.95	165.22
IX	Surplus Before Interest (V) + (VIII)	5,402.76	6,396.42	6,720.07	6,040.76	4,518.50	2,259.62	6,670.60	6,208.13	2,334.73
X	Financing Charges	1,594.21	1,816.72	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	Net Surplus after Interest	3,808.55	4,579.70	6,720.07	6,040.76	4,518.50	2,259.62	6,670.60	6,208.13	2,334.73
XII	Capital Employed	32,739.81	37,011.40	38,339.45	42,173.32	38,133.54	38,204.85	41,707.84	38,708.76	37,909.80
XIII	Return on Capital Employed	2,547.98	2,591.02	5,750.92	6,326.00	5,870.03	5,744.23	6,258.18	5,808.31	5,886.47
XIV	Capacity Utilization	85.71%	100.02%	94.24%	100%	92%	80%	100.10%	98.28%	79.57%
XV	RoCE adjusted for capacity utilization	2,183.86	2,591.02	5,750.92	6,326.00	5,870.03	5,744.23	6,258.18	5,808.31	5,886.47
XVI	Net Surplus / (Deficit)	1,624.70	1,988.68	888.15	(276.88)	(1,391.73)	(3,484.83)	410.22	388.82	(2,361.88)
XVII	50% of the net surplus after return earned by CCTL during 2008		67.18		0.00	0.00	0.00	22.39	22.39	22.39
XVIII	Total Surplus / (Deficit) of CCTL				(276.88)	(1,391.73)	(3,484.83)	432.61	411.21	(2,339.49)
XIX	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XVIII In %)	9.33%	10.60%	4.48%	-1%	-6%	-19%	1.89%	1.80%	-12.53%
XX	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income		8.14%			-7.76%			-2.96%	

Annex-II

CHENNAI CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED

Scale of RatesPREFACE

This Scale of Rates sets out the charges payable to Chennai Container Terminal Private Limited for use of services and facilities provided at the Chennai Container Terminal.

1 DEFINITIONS

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- 1.1. "CCT" means Chennai Container Terminal.
- 1.2. "CCTPL" means Chennai Container Terminal Pvt Limited, a company incorporated in India its successors and assigns.
- 1.3. "CFS" means Container Freight Station at the CCTL.
- 1.4. "Coastal Vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- 1.5. "Container" means the standard ISO container, suitable for the transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader.
- 1.6. "FCL" means Containers said to contain Full Container Load.
- 1.7. "Foreign-going Vessel" shall mean any vessel other than a coastal vessel.
- 1.8. "Hazardous container" means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- 1.9. "ICD" means Inland Container Depot.
- 1.10. "LCL" means Containers said to contain Less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer/ exporter).
- 1.11. "Over Dimensional Container" means a Container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged Containers (including boxes having corner casting problem) and Container requiring special devices for lifting is also classified as Over Dimensional Container.
- 1.12. "Per day" means per calendar day or part thereof.
- 1.13. "Reefer" means any Container for the purpose of the carriage of goods, which require power supply to maintain the desired temperature.
- 1.14. "Port" means Chennai Port Trust.
- 1.15. "Shut Out Container" means a container, which has entered the terminal for export for a vessel as indicated by VIAN and is not connected to the vessel for whatsoever reason.
- 1.16. "Tonne" means one metric Tonne of 1,000 kilograms or one cubic metre.
- 1.17. "Transshipment container" means a Container discharged from one vessel, stored in CCT and transported through another vessel.
- 1.18. "VIAN" means Vessel Identification Advise Number.
- 1.19. "Fumigation facility" means facilitating decontamination of cargo which are prone to be affected by pests and which requires pesticides to decontaminate by way of fumigation or degassing or both.
- 1.20. "Boded Trucking" means dispatching of destuffed cargos to various Inland destinations (ICDs) by stuffing cargos of specific destinations in a truck at CCTPL CFS, arranged by CCTPL and sealed by Customs.
- 1.21. "Accredited Clients Programme" means a programme being introduced by the Customs Department by which importers registered by the department as "Accredited Clients" will form a separate category to which assured facilitation would be provided. Except for a small percentage of consignments selected on a random basis by the RMS, or cases where specific intelligence is available or where a specifically observed pattern of non-compliance is required to be addressed, the Accredited Clients will be allowed clearance on the basis of self assessment i.e. as a matter of course, clearance would be allowed on the basis of their declarations, and without examination of goods. Further, this benefit would be available to the registered Accredited Clients at all the ports in the country where EDI and the RMS are operational.

Customs Department expects that this measure will bring about reduction in the dwell time of cargo and transaction costs for such importers. Custom Houses may create separately earmarked facility/counters for providing customs clearance service to the Accredited Clients. Commissioners of Customs are also required to work with the Custodians for earmarking separate storage space, handling facility and expeditious clearance procedures for these clients. Further IMG has also recommended 'faster delivery system by creating separate area in the port premises clearly earmarked for immediate delivery of cargo to specified accredited importers'. This programme has been defined in detail in Customs Circular No. 42/2005-Cus dated 24th November 2005.

2 GENERAL

- 2.1. Containers less than and upto 20' in length will be reckoned as one TEU for the purpose of tariff.
- 2.2. Containers other than that of standard size requiring special devices / slings / handling will be charged as per Section 3.5 below. Such containers will also include damaged containers and any other type requiring special devices.
- 2.3. Container-related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian rupees. For this purpose, the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its subsidiary or any other Public Sector Bank as may be specified from time to time prevalent on the date of entry of the vessel into the port limits (in case of import containers) and on the date of arrival of containers in the Terminal premises (in case of export containers) shall be applied for re-valuation of the dollar-denominated charges into Indian rupees.
- 2.4. All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- 2.5. All invoices are issued as due on presentation. Failure to pay may cause a lien to be placed on the goods handled at the Terminal and the responsible party may be denied further use of the Terminal until all outstanding charges have been paid.
- 2.6. (i) The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the CCTL shall pay penal interest on delayed refunds.
- (ii) The rate of penal interest will be 14.25% per annum. The penal rate chosen will apply to both the CCTL and the port-ships equally.
- (iii) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (iv) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the CCTL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- 2.7. (i) A foreign-going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (ii) A foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
- (iii) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (iv) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (v) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other documents will be required to be submitted to coastal rates.
- 2.8. An LCL Container coming in and going out of the CCT as a unit load will be regarded as an PCL for the purpose of levying charges.
- 2.9. Users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the CCTL.
- 2.10. In case a vessel idles due to breakdown or non-availability of the shore based facilities of CCTL or any other reasons attributable to CCTL, rebate equivalent to berth hire charges payable to Chennai Port Trust accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by CCTL.
- 2.11. If a terminal user provides, with prior consent of CCTL, lashing/ unlashng gang for lashing operations of all containers in the vessel, then a rebate of Rs.30/- per container in handling charges prescribed in Section 3.1.1, 3.2.1, 3.3.1 and 3.4 shall be allowed, subject to the terminal user agreeing to follow safety regulations.
- 2.12. The benchmark of the level of productivity will be 22 moves per hour per crane in the year 2007, 23.50 moves per hour per crane in the year 2008 and 25 moves per hour per crane in the year 2009, for handling of FCL, LCL and JCP Import and export containers by quay cranes as mentioned at Section 3.1.1, 3.2.1 and 3.3.1.

3 CHARGES FOR CONTAINER OPERATIONS**3.1. Charges for handling PCL Import and export containers and empty containers.****3.1.1. Handling by Quay Crane including lashing/unlashng charges.**

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel Rs.
Per PCL Container		
- Not exceeding 20' in length	20.48	536.74
- Exceeding 20' and upto 40' in length	30.71	804.85
- Over 40' in length	40.95	1073.22
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	20.48	536.74
- Exceeding 20' and upto 40' in length	30.71	804.85
- Over 40' in length	40.95	1073.22

Services include handling by quay crane and lashing/unlashng.

3.1.2. Transportation from QC to Yard & Vice Versa

	Foreign-going Vessel Rs.	Coastal Vessel Rs.
Per FCL Container		
- Not exceeding 20' in length	583.55	350.13
- Exceeding 20' and upto 40' in length	875.30	525.18
- Over 40' in length	1167.10	700.26
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	289.00	173.40
- Exceeding 20' and upto 40' in length	433.50	260.10
- Over 40' in length	578.00	346.80

Services include transport to and from the quayside.

3.1.3. Handling at Container Yard including lift on/off, delivery / receipt to and from customers.

	Foreign-going Vessel Rs.	Coastal Vessel Rs.
Per FCL Container		
- Not exceeding 20' in length	644.95	386.97
- Exceeding 20' and upto 40' in length	967.45	580.47
- Over 40' in length	1289.90	773.94
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	319.40	191.64
- Exceeding 20' and upto 40' in length	479.10	287.46
- Over 40' in length	638.80	383.28

Services include lifts at CY for storage and for landing or loading the container from or to customer's vehicle.

3.2. Charges for handling LCL import and export container.**3.2.1. Handling by Quay Crane including lashing/unlashing charges**

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel Rs.
Per LCL Container		
- Not exceeding 20' in length	20.48	536.74
- Exceeding 20' and upto 40' in length	30.71	804.85
- Over 40' in length	40.95	1073.22

Services include handling by quay crane and lashing/unlashing

3.2.2. Handling at Container Yard including lift on/off and transportation to and from CFS

	Foreign-going Vessel Rs.	Coastal Vessel Rs.
Per LCL Container		
- Not exceeding 20' in length	2164.50	1298.70
- Exceeding 20' and upto 40' in length	3246.75	1948.05
- Over 40' in length	4329.00	2597.40

Services include transport to CY, CFS, lifts at CY for storage and for landing or loading the container from or to customer's vehicle, stowage planning on vessel and yard, data handling, processing and transfer of data between vessel, CCT and shipping line. Delivery of empty container will be charged a lift on/lift off charged separately.

3.2.3. Stuffing / destuffing of cargo at the CCT

	Foreign-going Vessel US \$	Coastal Vessel Rs.
Destuffing/stuffing per container		
- Not exceeding 20' in length	21.25	556.92
- Exceeding 20' and upto 40' in length	31.88	835.38
- Over 40' in length	42.50	1113.84

Note: (i) Services include stuffing or destuffing of LCL containers.

- (ii) For stuffing/destuffing half-a-container, 50% of the above-mentioned rates will be levied. For this purpose, part stuffing / destuffing of 50% or less than 50% of a container will be treated as half-a-container. If a container is, however to be topped up or stuffed/destuffed more than 50%, it will be treated as a full container. For customs examination at CFS if only 25% or less than 25% of a container is destuffed/stuffed then charges will be 25% of above mentioned rates.

3.3. Charges for handling ICD Import and export container.

3.3.1. Handling by Quay Crane including lashing/unlashing charges.

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel Rs.
Per loaded Container		
- Not exceeding 20' in length	20.48	536.74
- Exceeding 20' and upto 40' in length	30.71	804.85
- Over 40' in length	40.95	1073.22
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	20.48	536.74
- Exceeding 20' and upto 40' in length	30.72	804.85
- Over 40' in length	40.96	1073.22

Services include handling by quay crane and lashing/unlashing.

3.3.2. Transportation from QC to container Rail Yard & Vice Versa

	Foreign-going Vessel Rs.	Coastal Vessel Rs.
Per loaded Container		
- Not exceeding 20' in length	554.40	445.04
- Exceeding 20' and upto 40' in length	831.55	498.93
- Over 40' in length	1108.75	665.25
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	274.55	369.78
- Exceeding 20' and upto 40' in length	411.80	287.88
- Over 40' in length	549.10	329.46

Services include transport to container rail yard, stowage planning on vessel and yard, data handling, processing and transfer between vessel, CCT and shipping line.

3.3.3. Handling at Container Yard including lift on/off at Container Rail Yard

	Foreign-going Vessel Rs.	Coastal Vessel Rs.
Per loaded Container		
- Not exceeding 20' in length	644.35	280.37
- Exceeding 20' and upto 40' in length	867.43	380.47
- Over 40' in length	1289.50	773.24
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	319.40	180.45
- Exceeding 20' and upto 40' in length	479.10	287.88
- Over 40' in length	638.80	383.28

Services include lift at container rail yard, data handling, processing and transfer between vessel, CCT and shipping line.

3.4. Charges for handling Transshipment Containers including handling by on board stevedoring labour at Quay side, lashing/unlashing charges

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel Rs.
Per loaded Container		
- Not exceeding 20' in length	24.57	643.93
- Exceeding 20' and upto 40' in length	36.85	804.85
- Over 40' in length	49.14	1073.22
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	24.57	643.93
- Exceeding 20' and upto 40' in length	36.85	804.85
- Over 40' in length	49.14	1073.22

Services include handling by quay crane (discharge and loading), transport and, lift, stowage planning on vessel and yard, data handling, processing and transfer between vessel, CCT and shipping line.

Notes (i) A transshipment container sent to CPS, ICD or taken delivery locally shall be charged the local container rate

(ii) A Shut out charge as per Section 3.10 shall apply if -

(a). The vessel nomination is changed ; or

(b). If the vessel nomination is changed from a later vessel to an earlier vessel after the earlier vessel is berthed.

3.5. Charges for Hazardous Cargo Containers / Over-dimensional Cargo Containers.

A premium of 25% will be levied over the applicable handling charges prescribed above for respective categories of containers.

3.6. Charges for Wharfage

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel Rs.
Per Container (box only)		
- Not exceeding 20' in length	1.17	30.66
- Exceeding 20' and upto 40' in length	1.76	48.13
- Over 40' in length	2.34	61.33
Per Containerised Cargo	Rs.	Rs.
- Not exceeding 20' in length	643.50	386.10
- Exceeding 20' and upto 40' in length	965.25	579.15
- Over 40' in length	1287.00	772.20

Notes:

- (i) The charge for containerised cargo in all cases will be in Rupee terms.
- (ii) The charge for containers in cases of 'foreign arrival' and 'foreign departure' will be in Dollar terms.
- (iii) The charges for containers in cases of 'coastal arrival' and 'coastal departure' will be in Rupee terms.
- (iv) Wharfage will be charged on all containers including ICDs, transhipment, LCL and FCL and empty containers.

3.7. Charges for handling hatch covers for one operation (both opening and closing).

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel Rs.
Without landing hatch cover on quay	16.38	429.29
With landing hatch cover on quay	40.95	1073.22

Notes: Half the rate shall be charged if there is only one activity, i.e. either an opening or closing operation.

3.8. Charges for shifting containers within vessel (Restows).

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel Rs.
Within hatch (without landing and reshipping) per container		
- Not exceeding 20' in length	9.95	260.77
- Exceeding 20' and upto 40' in length	14.92	391.02
- Over 40' in length	19.89	521.28
Via Quay (shifted by landing on Quay & reshipping) per container		
- Not exceeding 20' in length	29.25	766.58
- Exceeding 20' and upto 40' in length	43.88	1150.01
- Over 40' in length	58.50	1533.17

Notes: No Wharfage will be levied on the restow containers and containerised cargo.

3.9. Reefer related and other General Services

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel Rs.
a) Pre-trip Inspection (including supply of electricity)	30.00	786.24
b) Connection or disconnection Services On board a Vessel	2.00	52.42
c) Cleaning of Container		
- Not exceeding 20' in length	1.50	39.31
- Exceeding 20' and upto 40' in length	3.00	78.62
- Over 40' in length	4.50	117.94
d) Supply of electricity (including connection and disconnection, monitoring of temperature at reefer yard) Per container per 4 hours shift or part thereof		
- Not exceeding 20' in length	3.22	84.39
- Exceeding 20' and upto 40' in length	4.83	126.45
- Over 40' in length	6.44	168.65

Notes:

- (i) Above tariff does not include parameter setting or repair & maintenance of malfunctioning reefers. Above charges are also applicable to restow reefer containers.
- (ii) Pre-trip inspection of the reefer containers, connection or disconnection services on board the vessel and cleaning of containers are optional services and shall be rendered when requested.

3.10 Charges for a shut out-container/ repositioning of containers

	Foreign-going vessel US \$	Coastal Vessel Rs.
Per Container		
- Not exceeding 20' in length	22.25	975.01
- Exceeding 20' and upto 40' in length	33.25	1455.22
- Over 40' in length	44.46	1842.01

Note: Above charge shall apply where -

- (i) an export container or a transshipment container or a re-export container is shut out and subsequently delivered out of CCT.
- (ii) a container is shut out by one vessel and subsequently shipped on another vessel, in addition to the charges for handling by quay crane charges. In this case, the free storage period will be given to the Container in accordance with section 3.11 from the time the container is first received. If the free storage period is exceeded, storage charges shall be calculated after the expiry of the free period up to the time of lift on.

3.11 Charges for Container storage

Sl. No.	Particulars	Foreign-going Vessel			Coastal Vessel		
		Rate per container per day or part thereof (in US \$)			Rate per container per day or part thereof (in Rs.)		
		Upto 20'	Above 20' and upto 40'	Above 40'	Upto 20'	Above 20' and upto 40'	Above 40'
1	Import-PCL, LCL & Empty						
	0-3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	4-15 days	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
	16-30 days	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
	Beyond 30 days	20.00	40.00	60.00	880.00	1760.00	2640.00
2	Export-PCL, LCL & Empty						
	0-7 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	8-15 days	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
	16-30 days	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
	Beyond 30 days	20.00	40.00	60.00	880.00	1760.00	2640.00
3	ICD - Import & Export - Loaded & empty						
	First 10 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	11-30 days	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
	31-45 days	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
	Beyond 45 days	20.00	40.00	60.00	880.00	1760.00	2640.00
4	Transshipment - Loaded & empty						
	First 30 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	31-45 days	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
	46-60 days	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
	Beyond 60 days	20.00	40.00	60.00	880.00	1760.00	2640.00
5	Shutout - Loaded & empty						
	First 15 days	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
	16-30 days	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
	Beyond 30 days	20.00	40.00	60.00	880.00	1760.00	2640.00
6	Change of status to local delivery						
	First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	4-15 days	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
	16-30 days	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
	Beyond 30 days	20.00	40.00	60.00	880.00	1760.00	2640.00

- 3.12.1. Storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of loading / delivery / removal of container.
- 3.12.2. For purposes of calculation of free time, Sundays, Customs notified holidays, and the Terminal's non-operating days shall be excluded.
- 3.12.3. The storage charges shall not accrue for the period during which the CCTL is not in a position to deliver / ship containers when requested by the user.
- 3.12.4. Transshipment containers whose status is subsequently changed to local PCL/LCL/ICD shall lose the concessional storage charges. The storage charges for such containers shall be recovered at par with the relevant Import containers storage tariff.
- 3.12.5. For hazardous container, the storage charges shall be 25% more under the respective slab as given above.
- 3.12.6. For over dimensional containers including the windmill boxes, the storage charges shall be based on the actual number of ground slots the respective container occupies under the respective slab as given above.
- 3.12.7. If boxes meant for delivery under the "Accredited Client Programme" (ACP) as explained at Section 1.21 above are not moved out within 3 days of its landing at the terminal, these boxes would be shifted to the normal Import stack area from the designated ACP Import stack area, in which case extra Lift on/Lift off and/or Shifting charges as applicable would be charged.
- 3.12.8. The free time and storage rates prescribed in case of ICD containers are applicable only for movement of containers to/from ICDs going by rail only.
- 3.12.9. Normal Import containers subsequently changing the mode to either LCL or ICD containers will enjoy the free period applicable to local PCL containers.
- 3.12.10. Total storage period for a shut out container shall be calculated from the day following the day when the container has become shut out till the day of shipment/delivery.

3.12.11. The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing on 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions:

- (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
- (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back or remove it from port premises; and
 - (b). the Line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- (iii). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
- (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Customs order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Lines/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.

3.12.12. The ground slots for export containers will be reserved for 7 days for weekly call of the vessel and for 5 days for bi-weekly calls of vessel.

3.12.13. Miscellaneous Charges

S. No.	Particulars	Rate per Container (in Rs.)		
		Not exceeding 20' in length	Exceeding 20' in length and upto 40' in length	Exceeding 40' in length
(i).	Fixing/removal of seal	200.00	200.00	200.00
(ii).	Lift on/off in the CY	643.50	965.25	1287.00
(iii).	Charges for shifting within the Terminal	877.50	1316.25	1755.00
(iv).	POD Charge	877.50	1316.25	1755.00
(v).	Additional movement - Terminal to Rail or Rail to Terminal / Charges for extra movement/ transportation	877.50	1316.25	1755.00
(vi).	Change of status of Container from Rail to Road or vice-versa.	877.50	1316.25	1755.00
(vii).	Charges for export containers arriving in the terminal after the gate cut-off time for the particular VIAN	877.50	1316.25	1755.00
(viii).	Fixing/removal of Hazardous Sticker (per containers)	100.00	100.00	100.00
(ix).	One Door Open Charges per container	600.00	600.00	600.00
(x).	Cancellation of documents - per EIR	100.00	100.00	100.00
(xi).	Non- declaration / Mis declaration of Hazardous and Over Dimensional containers	3000.00	3000.00	3000.00
(xii).	On- Wheel Customs inspection (per container)	400.00	400.00	400.00
(xiii).	Fumigation of Tobacco Containers	2000.00	2000.00	2000.00
(xiv).	Forklift charges for movement of Lashing Bins within the Terminal (per Lashing Bin)	100.00	100.00	100.00

Notes

- (i) Cancellation charges applies when EIR is cancelled at the request of customers
- (ii) "One Door Open" charge is applicable for handling container which requires only one door to be kept open (eg. Onion) and when door opening and securing is carried in the terminal.
- (iii) "Fixing of Seal". Bottle seals shall be fixed on every container arriving at the terminal - by rail /road/sea without a proper bottle seal on it, prior to allowing its entry. This shall be done without the written consent of the shipping lines. The list of such containers on which a seal is affixed by the terminal shall be intimated to the lines.
- (iv) "Fixing/ removal of Hazardous Sticker". Hazardous stickers indicating IMCO class only shall be affixed on a container carrying hazardous cargo. Similarly old stickers on the container shall be removed from a container carrying non-hazardous cargo. In either case, the customer has to intimate in writing to CCT to undertake the said activity, within the terminal.
- (v) On- Wheel Customs inspection. The on-wheel inspection of a container shall be allowed at the nominated point only, on the written request of the customer. The container doors can be opened only under customs supervision. No stuffing/ destuffing, even partially, shall be permitted within the terminal premises.
- (vi) Additional movement - from terminal to rails siding or rail siding to terminal will be applicable for ICD container moved by CCT.
- (vii) Non- Declaration / Mis-declaration of Hazardous container. The Customer has to declare the hazardous nature of the cargo as per the IMCO rules and furnish the relevant hazardous details to CCT. The above charges are only for non-declaration/mis-declaration of the hazardous nature of the container. The liabilities and cost towards the consequences arising due to non declaration or mis declaration shall, however, be on the customer's account.

3.13. Charges for supply of Fresh Water to shipping alongside the container berths.

	Foreign-going US\$.	Coastal Rs.
Per 1000 Liters or part thereof	6.79	298.80

3.14. Charges for clearance of Garbage on-board

	Rs.
Per 1/2 cubic meter bag	234.00

4 CHARGES LEVIABLE AT THE CPS**4.1. Storage charges**

Period	Rate per ton or part thereof per day or part thereof (Rs.)
First 3 days	Free
4 - 10 days	25.00
11 days - 20 days	50.00
21 days - 30 days	75.00
Thereafter	100.00

Note: For purposes of calculation of free time, Sundays, Customs notified Holidays, and the Terminal's non-operating days shall be excluded.

4.2. Charges for landing from/ Loading to vehicle Rs.35/- per ton or part thereof.

4.3 Forklift charges at the request of customer Rs. 175 per MT

4.4 Packing/ unpacking charges at the request of the customer Rs. 50 per package

4.5 Admittance and labeling charges for receiving of cargo for stuffing Rs. 25 per MT

4.6 Documentation charges per consignment Rs. 50.

4.7 Palletization / Depalletization. Per pallet Rs. 100

4.8 CPS Bonded Trucking Charges - Rs 666 per CBM or per MT, whichever is higher for Bangalore ICD

4.9 For other destinations the charges will be on full truck basis at the following rates

Destination	LCV Full Load per truck	20' Full Load per truck	27' Full Load per truck
Bangalore ICD	7,770	11,100	24,420
Hyderabad ICD	12,210	14,880	-
Cochin ICD	14,985	22,735	-
Colimbatore ICD	10,545	12,785	-
Tuticorin ICD	11,435	14,885	-
Pondicherry ICD	5,850	7,215	-